

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
NAVIGATION INTÉRIEURE
EN FRANCE

ÉTUDES HISTORIQUES — LA QUESTION À L'HEURE ACTUELLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Jeudi 4 Juin 1914, à 3 heures de l'après-midi

PAR

AUGUSTIN MAGE

Président : M. LYON-CAEN, professeur.

Suffragants { *M. CUQ, professeur.*
M. FERNAND FAURE, professeur.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

Année M^{son} Larose et Forcel

22, Rue Soufflot, PARIS-5^e

LÉON TENIN, Directeur

1914



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
NAVIGATION INTÉRIEURE
EN FRANCE

ÉTUDES HISTORIQUES — LA QUESTION À L'HEURE ACTUELLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Jeudi 4 Juin 1914, à 3 heures de l'après-midi

PAR

AUGUSTIN MAGE



Président : M. LYON-CAEN, professeur.

Suffragants { *M. CUQ, professeur.*
M. FERNAND FAURE, professeur.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

Anne M^{SON} Larose et Forcel

22, Rue Soufflot, PARIS-5

LÉON TENIN, Directeur

—
1914

A MES PARENTS

BIBLIOGRAPHIE

- LOUIS BONNARD *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine.*
- ERNEST DESJARDINS. *Aperçu historique des embouchures du Rhône.*
- FINOT *Étude géographique de la Saône et de ses principaux affluents.*
- LE VASSEUR..... *Histoire du commerce de la France avant 1789.*
- ERNEST DE FRÉVILLE. *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen.*
- VIGNON *Étude historique sur l'administration des voies publiques en France.*
- PICARDA *Les marchands de l'eau, hanse parisienne et compagnie française.*
- MANTELLIER *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la Loire.*
- AUGUSTE POIRSON .. *Histoire du règne de Henri IV.*
- CLÉMENT *Correspondance et instructions de Colbert.*
- LUCAS *Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France.*
- PAUL LÉON *Fleuves, canaux, chemins de fer.*
Statistique de la navigation intérieure, 1901-1910.
Revue politique et parlementaire. Années 1913 et 1914.
Économiste français. Année 1914.
-

DE LA

NAVIGATION INTÉRIEURE

EN FRANCE

AVANT-PROPOS

Ces pages ne sont pas, à proprement parler, une histoire complète de la navigation intérieure. Nous avons seulement voulu rechercher ce qu'elle a été dans notre pays à diverses époques, en essayant, pour ainsi dire, d'en marquer les étapes. Ces études sont ainsi détachées, sans manquer de logique.

Nous n'avons pas dans les différentes époques porté notre attention sur les mêmes points.

Ainsi, au XVI^e et au XVII^e siècle, où les voies navigables ont commencé à être l'objet d'améliorations importantes, nous nous sommes préoccupé plutôt de ces améliorations que de la situation de la batellerie, comme dans les chapitres précédents.

L'étude relative à l'époque de Colbert offre plus d'ampleur que les autres : nous avons voulu marquer les soins

constants que ce grand ministre portait au développement des voies d'eau, et nous avons pensé qu'en lui laissant le plus possible la parole, son œuvre serait plus fidèlement décrite.

Nous terminons en exposant, de façon succincte, la question de la navigation intérieure à l'heure actuelle. Les chemins de fer ont semblé quelque temps être à même de la supplanter. Mais la modicité de ses frais généraux lui permet de se développer à côté d'eux, en assurant plus d'économie dans les transports.

Dotée de perfectionnements, que les progrès techniques permettent de réaliser aisément, elle pourrait encore réduire les prix de revient par l'abaissement du fret. Une plus grande rapidité dans la marche, et surtout une plus grande régularité dans le fonctionnement, l'aménagement de quelques grandes artères, préconisées depuis longtemps, lui assureraient une place de tout premier ordre parmi les modes de transport.

Il y aurait là un des moyens de donner et de conserver à notre pays, dans la production et dans les échanges internationaux, le rang auquel sa merveilleuse situation géographique semble le prédestiner.

CHAPITRE PREMIER

ÉPOQUE GALLO-ROMAINE

Dès les âges les plus reculés, les fleuves de la Gaule furent certainement utilisés comme voies de communication. Grâce à leur disposition rayonnante par rapport au Massif Central, les relations étaient assez faciles entre les régions du centre et celles de la périphérie. D'autre part, le rapprochement sur certains points de leurs cours divergents permettait, par des transbordements plus ou moins aisés, de passer de l'un à l'autre et de franchir, par ces itinéraires fluviaux juxtaposés, des distances considérables.

La Gaule apparaît, à l'aurore des temps historiques, comme le grand chemin d'importation de l'étain, le métal indispensable à tous les besoins de la vie d'alors, outillage, armes, parure. Le centre et l'ouest de la Gaule, le bassin de la Vilaine particulièrement, en fournissaient quelque peu ; mais la majeure partie du métal provenait de la Cornouaille et des îles Cassitérides : elle était amenée par la marine de Bretagne sur les côtes de la Gaule ou aux embouchures de nos fleuves, d'où elle gagnait Marseille par un itinéraire en partie fluvial et en partie terrestre.

Des rapports s'établissaient, en cours de route, entre les indigènes et les commerçants étrangers : ainsi se nouèrent les premières relations commerciales, déjà fort actives longtemps avant la conquête romaine.

A l'époque de son indépendance, la Gaule exportait surtout des blés, des laines, des chevaux et des esclaves. Elle recevait des vins, des huiles, des poteries de terre, des vases et des objets d'art en bronze.

Quand, après la conquête, les Romains eurent doté la Gaule d'une forte organisation administrative et d'un réseau routier, son rôle dans le mouvement économique et commercial de l'empire devint promptement considérable. La Gaule produisait et exportait en grande quantité le blé, indispensable au peuple romain. Elle expédiait aussi du chanvre, du lin, du bois de chêne et de sapin, des chevaux, du bétail de toute espèce, des poissons. Après avoir été longtemps tributaire de l'Italie pour les vins, elle arriva à faire un important commerce de celui que produisaient ses vignes.

La céramique donnait lieu également à un trafic considérable. Les poteries rouges, reçues d'abord d'Italie, furent par la suite fabriquées en assez grand nombre en Gaule pour qu'on ait retrouvé jusqu'en Italie les produits des ateliers céramiques gaulois. Les transports de poteries devaient se faire fréquemment par eau, afin d'éviter à une marchandise fragile les cahots des routes de terre. On a découvert sur plusieurs points des amas de poteries provenant de bateaux coulés avec leur cargaison.

Grands itinéraires fluviaux

La navigation fluviale de toutes ces marchandises comportait quelques grands itinéraires, empruntant plusieurs cours d'eau séparés par des seuils de portage, que les marchandises franchissaient en usant des routes de terre.

Le Rhône était le tronc commun auquel venaient se ramifier la plupart de ces lignes fluviales. Deux de ces itinéraires le mettaient en communication avec le Rhin.

Le premier remontait le Rhône jusqu'à Lyon, puis la Saône jusqu'à l'embouchure du Doubs, [et suivait cette rivière tant qu'elle était navigable; de là, il gagnait par terre le Rhin, qu'il allait rejoindre vers Augst (*Augusta Rauracorum*), un peu au-delà de Bâle, au point où ce fleuve pouvait commencer à porter bateau.

Le second itinéraire remontait la Saône un peu plus loin que le précédent et atteignait par un portage la Moselle, qu'on descendait jusqu'au Rhin. L'importance de cette route était telle qu'il avait été question de la rendre navigable par un canal de la Saône à la Moselle.

Trois passages principaux reliaient le Rhône à la Loire :

Le premier empruntait une partie du cours de l'Ardèche et allait rejoindre la vallée de l'Allier.

Le second remontait la Saône jusqu'à Lyon et, par la montagne de Tarare, allait rejoindre la Loire à Roanne.

Le dernier suivait la Saône jusqu'à Châlon et, par la

trouée de Chagny, les vallées de l'Arroux, de l'Alène et de l'Aron, atteignait la Loire à Decize.

On allait du Rhône à la Seine par deux voies. Après avoir remonté la Saône, on gagnait soit la Haute-Seine vers Troyes, soit, par Auxerre, l'Yonne, puis la Seine.

La route du sud-ouest, reliant la Méditerranée à l'Océan, suivait à peu près le tracé de notre canal du Midi. Elle remontait l'Aude sur un faible parcours, et par terre gagnait le col de Naurouze et Toulouse, où commençait la navigation sur la Garonne.

Personnel et matériel de la batellerie fluviale

Le personnel considérable qu'exigeaient les transports par eau était pour la plupart réparti dans des *collegia*, ces associations professionnelles si répandues dans l'empire romain. Les deux groupements nautiques les plus importants étaient ceux des Naviculaires et des Nautes.

Les Naviculaires (*Navicularii*) étaient les propriétaires et armateurs des bâtiments de mer, chargés du transport régulier de l'annone. Quoiqu'ils exerçassent leur industrie sur mer, ils devaient se trouver en rapport étroit avec les mariniers des fleuves.

Les corporations de Nautes (*Nautæ*) étaient essentiellement fluviales. On en trouvait sur les principaux cours d'eau navigables. Leurs membres n'étaient pas de simples bateliers, mais à proprement parler des armateurs fluviaux, entrepreneurs de transports par eau, et

peut-être de transports par terre, du moins lorsqu'il s'agissait de transborder des marchandises qui devaient passer par voie de terre d'un cours d'eau à un autre.

Peut-être aussi les Nautes étaient-ils quelque peu chargés du service de l'annone. Cela est vraisemblable, mais nous n'en avons pas la preuve.

Ce qui est certain, c'est que les corporations de Nautes occupaient une place prépondérante dans la société gallo-romaine; dans certaines inscriptions elles sont qualifiées de *splendidissimum corpus*. Aux amphithéâtres, des places étaient réservées à leurs membres.

Il est probable que les collèges de Nautes ne furent pas des institutions entièrement importées de Rome, mais plutôt des transformations, à la mode romaine, d'organismes qui existaient déjà dans la Gaule indépendante. Pour les Nautes Parisiens, cela paraît à peu près démontré.

La navigation s'exerçait sur beaucoup de petites rivières qui sont aujourd'hui complètement abandonnées. On ne pouvait s'y servir que de barques de faible échantillon. Peut-être y usait-on aussi de bateaux pareils à ceux dont nous parle Tacite, et que Germanicus avait fait construire pour transporter dans la région comprise entre l'Ems et le Weser, ses troupes et leur matériel. Ces bateaux avaient leurs deux extrémités semblables et munies chacune d'un gouvernail : en changeant la position des rames, on pouvait renverser le sens de la marche, sans avoir à virer de bord.

Sur les grandes rivières, qui généralement n'étaient nullement aménagées pour la navigation et qui n'avaient pas partout la même profondeur, la batellerie devait utiliser pour le transport des marchandises, de vastes barques, à fond plat ou arrondi, d'un faible tirant d'eau et d'une largeur assez limitée.

Les barques affectées au transport des voyageurs étaient parfois aménagées avec un certain luxe, lorsqu'elles étaient à l'usage des particuliers, surtout s'il s'agissait de passagers de marque. Sidoine Appolinaire vantait en ces termes à un de ses amis un voyage sur la Garonne, pour le décider à prendre la voie fluviale : « Les rameurs, assis sur leurs bancs, les patrons, du haut de la poupe ornée de banderoles, modifieront leurs chants pour célébrer tes louanges. Là t'attend une couche élevée sur des coussins, un damier avec ses jetons à deux couleurs, des dés qui rouleront sur les degrés d'ivoire des cornets, et de peur que tes pieds pendants ne soient mouillés en la sentine mouvante, le ventre creux du navire sera couvert d'un pont fait avec des planches de sapin ; un berceau de treillis, placé sur ta tête, pourra te garantir du serein dangereux de cette saison. Que peut-on faire de plus pour ta paresseuse délicatesse ? Tu seras arrivé, ayant pu à peine t'apercevoir du voyage. »

Les voyageurs pressés, les courriers porteurs de nouvelles, les fonctionnaires ou les officiers qui regagnaient en hâte leurs postes ou leurs troupes se servaient de

bateaux rapides, établis pour la course, qu'on nommait *fugaces* ou *cursoriæ*.

Le mode de propulsion le plus généralement adopté était la rame. Certaines petites barques étaient mues à l'aide d'un aviron unique, à manche court, sans points d'appui sur le bordage, semblable à la pagaie des pirogues canadiennes.

Le halage par les chevaux, les mules, les bœufs, ou même par les hommes était fréquemment utilisé.

La navigation à la voile se pratiquait sur les fleuves, aussi haut que les barques marines pouvaient avoir accès. La voile servait aussi sur les cours d'eau de moindre importance, mais comme auxiliaire à d'autres modes de propulsion.

Enfin, sur les étangs peu profonds, sur les cours d'eau torrentiels, on avait recours à la perche.

Régime juridique des cours d'eau navigables

Les ports et la plupart des fleuves ou rivières étaient publics, c'est-à-dire qu'ils devaient être conservés pour l'usage de tous et n'étaient pas susceptibles d'appropriation privée. On rangeait dans la classe de fleuves publics tous les cours d'eau pérennes, c'est-à-dire les cours d'eau à écoulement constant, par opposition à ceux dont le débit est intermittent; et même les ruisseaux, s'ils servaient à rendre un fleuve navigable. Les rivières publiques étaient divisées en deux classes : les naviga-

bles et les non navigables. La première classe comprenait les cours d'eau simplement flottables, car le flottage par radeaux était assimilé à la navigation. Sur ces rivières la navigation et la pêche étaient libres.

Nul riverain d'un cours d'eau navigable ne pouvait y pratiquer de prises d'eau sans une autorisation, que l'administration devait refuser si la prise pouvait nuire à la navigation en diminuant le débit du cours d'eau.

D'autre part les rives des rivières navigables étaient soumises à des obligations analogues à nos servitudes de marche-pied et de halage.

La liberté de la circulation sur les cours d'eau navigables et l'usage de leurs rives pour les besoins de la navigation étaient garantis par des interdicts du préteur

Voici l'interdit prohibitoire, défendant de rien faire qui puisse nuire à la navigation :

Ne quid in flumine publico ripave ejus facias, ne quid in flumine publico neve in ripa ejus intermillas quo statio ilerve navigio deterior sit.

L'interdit restitutoire ordonne de rétablir ce qui aurait été fait :

Quod in flumine publico ripave ejus fial, sive quid in id flumen ripamve ejus immissum habeas quo statio ilerve navigio deterior sit, restituas.

Deux autres interdicts, l'un prohibitoire, l'autre restitutoire, défendaient de rien faire qui pût changer le cours de l'eau, et ordonnaient de rétablir ce qui aurait été fait.

In flumine publico inve ejus ripa facere, aut in flumen ripamve ejus immittere quo aliter aqua fluat, quam priore æstate fluxit, veto.

Enfin un autre protégeait le droit qu'avait chacun de naviguer dans les fleuves ou dans les lacs publics, de charger ou de décharger des navires :

Quominus illi in flumine publico navem ratem agere, quominus per ripam onerare exonerare liceat, vim fieri veto. Item ut per lacum, fossam, stagnum publicum navigare liceat interdicam.

Etude sommaire de quelques fleuves et rivières

Le Rhône occupait une place prépondérante parmi les voies navigables de la Gaule. « Indépendamment, disait Strabon, du grand nombre d'affluents qui viennent de tous côtés grossir son cours, il a le double avantage, et de se jeter dans notre mer, laquelle offre de bien autres débouchés que la mer Extérieure, et de traverser la partie la plus riche de la contrée. »

Pour remédier à l'instabilité et à l'ensablement de son embouchure, Marius avait fait creuser latéralement au fleuve le canal des Fosses Mariennes. dont nous reparlerons plus loin.

En remontant le Rhône, on trouvait d'abord Arles, à la fois port fluvial et maritime, puis Avignon, Vienne, qui était une place de commerce de premier ordre, et on arrivait à Lyon, capitale des Gaules, qui était le

point de contact des batelleries à matériel différent de la Saône, du Rhône inférieur et du Rhône supérieur. Cette dernière partie du fleuve, malgré l'irrégularité de son régime et les difficultés que présentait sa navigation, n'était pas complètement désertée par les bateaux. Nous voyons dans les Commentaires de César, que les Helvétès employèrent, pour franchir le Rhône, au-dessous de Bellegarde, non seulement des radeaux (*ralibus compluribus*), mais des bateaux reliés les uns aux autres (*navibus junctis*).

La Saône était le véritable prolongement du Rhône inférieur. Le contraste entre la lenteur de son cours et la rapidité de celui du Rhône, avait vivement frappé les anciens. Eumène, dans son panégyrique de Constantin, nous rappelle que ce dernier, pour aller combattre Maximien, fit embarquer ses troupes à Châlon. « Jamais la Saône paresseuse n'avait paru si lente dans son cours. Sur leurs bateaux qui glissaient en silence et quittaient lentement les rives, ils s'écriaient qu'ils demeuraient en place et n'avançaient pas. Alors, s'appuyant des pieds et des mains sur les rames, ils triomphaient de la nature indolente du fleuve, et, après être ainsi sortis des lenteurs de la Saône, c'est à peine s'ils furent contents quand le Rhône les emporta ».

Mâcon (*Mastico*) et Châlon (*Cabillonum*) étaient les deux villes importantes sur la Saône. César les avait choisies comme quartiers d'hiver. La Notice des dignités de l'empire nous apprend qu'à Châlon résidait un Préfet

de la flotte de la Saône. Il avait le commandement des bateaux destinés à transporter les légions. Peut-être avait-il aussi dans ses attributions la protection de la navigation commerciale et la perception des péages.

La navigation se prolongeait sur le Doubs un peu plus haut que Besançon.

Dans le sud-ouest de la Gaule, l'Aude, navigable seulement sur une très faible étendue, servait de tête de ligne à la route qui reliait la Méditerranée à l'Océan par la Garonne. Son cours inférieur avait été rectifié et canalisé entre Narbonne et la mer. Narbonne, quoiqu'ayant cessé au deuxième siècle d'être la résidence du proconsul, avait conservé une grande importance commerciale.

La Garonne était navigable depuis Toulouse. En la descendant, on rencontrait Agen et Langon, Bordeaux qui était un centre commercial très important, Blaye enfin où s'arrêtait la navigation fluviale.

Il semble que la Seine était accessible aux bateaux à partir de Troyes. Entre Melun et Paris, la navigation prenait une grande importance.

Le Paris gallo-romain s'était étendu au-delà de l'île où se cantonnait la Lutèce de l'époque gauloise, particulièrement sur la rive gauche. Tout le mouvement né de la rivière était le monopole des Nautes Parisiens, qui avaient probablement leur port sur la rive gauche du fleuve, en aval du confluent de la Bièvre.

En aval de Paris, au confluent de l'Oise, Andrésy avait une certaine importance.

Rouen, capitale des Vélocasses, devait avoir son port sur la rive droite, à une certaine distance du lit actuel de la Seine qui s'est fortement rétréci.

On amenait certainement par eau les pierres de Caumont et de Saint-Leu, qui entraient dans la construction des édifices antiques de Rouen et de Lillebonne, ainsi que les lourds sarcophages en marbre rouge de Caen, qui ont été déterrés près de la voie romaine à Rouen.

Le mouvement nautique était assez considérable sur l'Oise pour qu'on ait établi, au IV^e siècle, à son confluent avec la Seine, soit la partie principale, soit une division détachée de la flottille militaire *Andrelianorum* dont le quartier général était à Paris.

Sur la Marne, la navigation était déjà assez développée avant la conquête pour que César ait fait construire, à Meaux semble-t-il, soixante petits navires pour l'expédition qu'il préparait en Bretagne.

Amiens (*Samarabriga*) fût, lors de la conquête, un centre important de ravitaillement pour les troupes de César; mais nous manquons de renseignements sur la navigation de la Somme à l'époque gallo-romaine.

Sur l'Aisne, Berry-au-Bac semble avoir été un centre considérable de batellerie.

L'Yonne avait une certaine importance pour la communication entre le bassin de la Seine et les régions arrosées par la Saône et le Rhône.

La Loire tenait une grande place dans le réseau flu-

vial de la Gaule, C'était une des routes les plus fréquentées vers l'Océan; plusieurs passages très pratiqués la reliaient à la vallée du Rhône. A l'époque de la conquête, les ressources, au point de vue de la construction navale y étaient suffisantes pour permettre à César d'y faire mettre en chantier plusieurs navires de guerre, au moment de l'expédition contre les Vénètes.

La navigation commençait probablement à Roanné, où venait aboutir la route de Lyon par la montagne de Tarare. Peut-être y eût-il là, après la conquête, un entrepôt de produits italiens, notamment de poteries.

En descendant le fleuve on rencontrait Decize, dont l'importance pendant de longues années nous est attestée par la découverte de nombreux restes d'antiquité, puis Nevers, où résidaient déjà, lors de la conquête, des marchands romains qui furent massacrés après la bataille de Gergovie.

Le grand port de la Loire moyenne était Orléans. C'était le principal *emporium* des Carnutes. Nous savons aussi par César que c'était un grand centre d'approvisionnement, en blés notamment. On a retrouvé dans la Loire beaucoup de monnaies gauloises, grecques et romaines, indices d'une vie commerciale et d'un trafic par eau très intenses.

Puis venaient Blois, où il semble qu'il y eut des chantiers de construction pour les galères; Tours, escale fort importante, qui fut une bourgade gauloise sur le coteau de Saint-Symphorien de la rive droite, avant que les

Romains s'établissent sur la rive gauche; Nantes, et en aval de cette ville deux ports, à la fois maritimes et fluviaux, *Corbilo* et *Brivates portus* dont la situation exacte a donné lieu à de nombreuses controverses.

Parmi les affluents de la Loire, il semble que l'Arroux était navigable jusqu'à Autun. On ne voit pas comment certaines colonnes de granit et de marbres étrangers d'un poids énorme, dont on retrouve encore de grands morceaux, auraient pu y être transportés autrement que par eau.

La Vilaine, qui coulait près de riches gisements d'étain, était fréquentée à son embouchure, avant la conquête romaine, par la puissante marine des Vénètes. En dehors de cette navigation d'estuaire, qui resta toujours florissante, les bateaux plus légers remontaient jusqu'à Rennes (*Condate Rhedonum*).

De nombreux restes de maisons romaines sur les rives de la Basse-Charente attestent la prospérité et le mouvement qui régnaient sur ses rives.

Il semble que la Meuse ne joua pas un grand rôle au point de vue commercial, mais elle eut une grande importance stratégique à l'époque des invasions.

La Moselle était la grande voie, à la fois stratégique et commerciale, vers la région du Rhin. Sur ses rives, deux cités importantes : Metz (*Divodurum*) et Trèves (*Colonia Augusta Treverorum*).

Le Rhin enfin était un fleuve surtout militaire, voie de communication et de ravitaillement pour les postes

et les places de guerre établis sur ses bords et dont certains devinrent peu à peu de véritables villes, commerciales et industrielles.

Ouvrages de navigation

Les ouvrages de navigation, ceux du moins dont on a conservé le souvenir, ne furent pas nombreux à l'époque gallo-romaine.

Un des principaux fut le canal des Fosses Mariennes, creusé par les soldats de Marius, lors de la campagne contre les Cimbres.

Marius avait établi son camp non loin du Rhône et il observait de là les mouvements de l'ennemi; il occupa ses soldats à creuser un canal, qui permettait de ravitailler le camp en évitant les multiples dangers de l'embouchure du Rhône.

On n'est pas fixé sur la situation exacte du camp de Marius; l'opinion la plus répandue la place à Saint-Gabriel (*Ernaginum*). En revanche, tout le monde est d'accord pour faire aboutir le canal dans le golfe de Fos.

On trouve, entre la mer et le canal moderne d'Arles à Bouc, deux fortes levées de terre, qui ont plusieurs kilomètres de long, généralement parallèles, avec un écartement moyen de 150 mètres. Elles sont connues dans le pays sous le nom de Cardouillère du nord et de Cardouillère du sud. Ernest Desjardins, dans son Aperçu histo-

rique sur les embouchures du Rhône, estime qu'elles devaient servir à contenir les eaux du canal de Marius, car on ne comprendrait pas l'utilité de travaux aussi importants pour protéger des terrains sans valeur; et comment expliquer autrement que par un canal la présence de deux digues parallèles?

Un autre travail de l'époque gallo-romaine était la canalisation de l'embouchure de l'Aude à travers le lac *Rubrensis*, aujourd'hui étang de Sijeau. Il semble que la passe navigable se trouvait où est aujourd'hui le grau de la Nouvelle.

On avait aussi creusé à Lyon, entre le Rhône et la Saône, un canal par lequel les bateaux pouvaient passer d'une rivière à l'autre sans avoir à aller jusqu'au véritable confluent. Ce canal avait au moins deux cents mètres de largeur.

Après ces quelques travaux, signalons aussi le projet, formé à l'époque de Néron par le général romain Lucius Vetus, et qui ne fût pas mis à exécution, d'un canal de jonction de la Saône et de la Moselle, destiné à mettre en communication par une voie navigable continue la Méditerranée et la mer du Nord. Voici ce que nous en dit Tacite :

« Vetus se proposait de faire un canal pour joindre la Saône et la Moselle. Nos troupes, embarquées sur la Méditerranée, puis sur le Rhône et sur la Saône, auraient été par ce canal, portées de la Moselle dans le Rhin et, de là, dans l'Océan; on eût évité l'embarras des mar-

ches, et on aurait réuni par la navigation, les côtes du Nord à celles de l'Occident. *Ælius Gracilis*, légat de la Belgique, fit avorter ce projet, à force d'alarmer *Vetus* sur le danger de porter des légions dans une province qui n'était pas la sienne et de paraître briguer l'affection des Gaules, ce dont l'empereur prendrait de l'ombrage, considération qui arrête souvent des entreprises louables. »

Enfin, à l'extrémité septentrionale de l'empire romain, mais en dehors de la Gaule, les légions de *Drusus* avaient creusé un canal entre le Rhin et l'Yssel et celles de *Corbulon* un autre entre le Rhin et la Meuse.

CHAPITRE II

MOYEN - AGE

Deux fleuves sont particulièrement intéressants au moyen-âge : la Seine est le théâtre de la longue rivalité des marchands de l'eau de Paris et de Rouen ; sur la Loire, un organisme unique réunit tous les marchands d'un bout à l'autre du fleuve et maintient la continuité de la navigation malgré les multiples entraves du système féodal.

SEINE

I. — Hanse parisienne

Dès le début du moyen-âge, tous les marchands de la région de Paris qui se livraient au trafic fluvial formèrent, en se groupant, la *Compagnie des marchands de l'eau* ou *hanse parisienne*. La filiation, que certains auteurs ont voulu établir, entre cette compagnie et le collège gallo-romain des Nautes de la Seine, n'a jamais pu être prouvée. La hanse parisienne fut investie de privilèges sous Louis VI, sous Louis VII et sous Philippe-Auguste. Il semble qu'elle existait déjà depuis longtemps.

En 1192, une charte réserve aux bourgeois de Paris le privilège de débarquer leurs marchandises sur les quais, à l'exclusion des étrangers qui doivent les vendre dans leurs bateaux.

En 1213, les marchands de l'eau sont autorisés à percevoir un droit sur les bateaux chargés, pour subvenir à la construction d'un nouveau port.

La hanse avait un privilège exclusif pour les transports sur la Haute-Seine et sur plusieurs affluents, ainsi que sur la Basse-Seine jusqu'au pont de Mantes. Quatre jurés administraient la hanse, ainsi qu'un prévôt qui prit successivement les noms de *maître de la marchandise*, *prevôt des marchands de l'eau*, *prevôt des marchands*. Les jurés prirent bientôt le nom d'*échevins*, comme dans les communes. Ils devaient constituer plus tard le *bureau de la ville*. Ils étaient assistés par des prud'hommes, au nombre de vingt-quatre depuis 1296, désignés sous le nom de *conseillers de ville*. Ils réglaient les affaires de la *marchandise* et jugeaient ses procès. Philippe-Auguste, en 1220, leur concéda le droit de basse-justice, se réservant la haute-justice et les affaires criminelles.

Dès le XIII^e siècle, la hanse a ses armoiries, qui, modifiées à la Révolution, deviendront celles de la Ville de Paris.

Bientôt les marchands de l'eau interviennent dans les affaires municipales. En 1285, ils perçoivent une taxe sur les habitants de Paris pour l'entretien du pavé. En 1309, ils sont chargés de l'entretien des berges, ports et chemins de halage.

On les voit intervenir dans le service des fontaines publiques, diriger même des travaux publics, autoriser moyennant redevance l'établissement de bains ou de lavoirs sur la rivière, accorder des réductions de taille à un particulier.

En mai 1380, les marchands de l'eau obtinrent du roi le privilège de « *committimus* » par lequel les appels de procès des membres de la corporation devaient être jugés directement par le Parlement. Les magistrats de la *marchandise* devinrent ainsi, grâce à leur situation prépondérante dans le commerce et grâce à la faveur royale, des administrateurs municipaux sous l'autorité royale.

Nul ne pouvait naviguer sur la Seine, dans la banlieue de Paris, ni aborder sans être marchand de la hanse ou associé à un marchand de la hanse. Un négociant de la Basse-Seine voulait-il conduire des marchandises à Paris, en Brie ou en Bourgogne, il devait mettre ses bateaux en gare au pont de Mantes et s'adresser à un marchand de la hanse pour s'associer avec lui. Ce marchand partageait avec lui les bénéfices de la vente des marchandises, sans avoir à faire aucune avance et sans risquer la moindre perte. La hanse se faisait ainsi l'intermédiaire nécessaire dans toutes les transactions entre la Normandie et la Bourgogne, deux des provinces les plus riches du royaume. Il y avait cependant quelques exceptions à cette règle. Les propriétaires des vignes pouvaient conduire eux-mêmes le vin de leur récolte en Normandie, sans s'associer à un marchand de l'eau.

II. — *Compagnie normande*

On aurait dû dire compagnie rouennaise plutôt que compagnie normande, car le nom de cette compagnie exprime la réunion des privilèges commerciaux des Rouennais, de même que le terme de compagnie française signifie l'ensemble des privilèges commerciaux des Parisiens.

Il se peut que, dans l'origine, la *ghilde* des mariniers de Rouen jouît de droits tout à fait distincts de ceux des autres corporations, et par exemple des courtiers de la ville. Mais au XIII^e siècle tous ces droits deviennent pour ainsi dire le patrimoine de la commune, ou plutôt c'est la commune elle-même; on ne peut rien ôter, que le faisceau ne se rompe.

Les Rouennais avaient obtenu une série de privilèges et de franchises relatives au commerce. Des débats furent engagés au XIII^e siècle à propos des privilèges suivants :

1^o Les commerçants rouennais et leurs marchandises étaient francs de tout impôt en Normandie et sur la Seine, dans certaines limites, et libres de commercer, en gros et en détail, dans tout le royaume de France.

2^o Eux seuls avaient le droit de monter et de descendre la Seine dans certaines limites.

3^o Il était défendu aux étrangers de trafiquer à Rouen, d'y mettre leurs marchandises à couvert et de les charger pour la France.

Ces défenses pouvaient être levées en faveur de

l'étranger qui payait à la ville un droit de hanse, c'est-à-dire d'association, et qui s'adjoignait un bourgeois, à titre de garant que rien ne se ferait en fraude des privilèges de la ville et des impôts qu'elle levait. Ce garant devenait un véritable associé, prenant part aux bénéfices de l'opération commerciale. Nous avons vu que la navigation de la Seine dans la région de Paris s'achetait de la même manière.

III. — Lutte commerciale entre Paris et Rouen

Il est curieux de voir deux villes de commerce, qui ne peuvent pas se passer l'une de l'autre, et qui combattent pour s'enlever leurs franchises respectives. La lutte, commencée sous Philippe-Auguste, prit, dans la suite, la forme d'un procès qui dura deux siècles et demi.

Philippe-Auguste et d'autres rois semblent avoir cherché à amener les bourgeois de Paris et de Rouen à s'entendre pour abandonner réciproquement leurs privilèges. La grande résistance vint certainement de Paris, qui tenait à sa prépondérance de capitale.

Avant la conquête de la Normandie, les limites de la navigation des deux villes sont bien déterminées. Les marchands de l'eau de Paris déclarèrent eux-mêmes qu'ils avaient le droit exclusif de naviguer sur la Seine au-dessous du grand pont de Paris jusqu'à Mantes seulement. La navigation rouennaise s'étendait de ce point à l'embouchure de la Seine. Tel était l'usage de toute

ancienneté, disaient les Parisiens. Leroy, dans sa dissertation sur les origines de l'Hôtel de Ville, dit que les limites des deux navigations avaient été fixées en 1120 par Louis-le-Gros.

Il est décidé en 1170 que les marchands de l'eau de Rouen pourront venir avec des bateaux vides, sans compagnie française, jusqu'au ruisseau du Pecq. C'est une première cause de collision entre les deux compagnies.

Après la conquête, sous Saint-Louis surtout, les décisions royales sont favorables aux Parisiens.

Au commencement du règne de Philippe-le-Hardi, une réaction se produit. Le Parlement décide que les marchands de Paris ont la navigation exclusive de la Seine au-dessus de Paris : de même les marchands de Rouen peuvent transporter leurs marchandises jusqu'aux ponts de Paris.

Philippe-le-Bel coupa court à ces arrêts contradictoires, auxquels les perdants faisaient immédiatement opposition, comme on le pense bien.

La populace de Rouen s'étant insurgée en 1292, au sujet d'un nouvel impôt ou *maltôte*, le roi supprima la commune, et par conséquent les privilèges de la compagnie normande. Il fit mieux encore : moyennant 100.000 livres que lui prêtèrent les Parisiens, en 1297, il affranchit leurs marchandises venant de Rouen de cette même maltôte, qui avait causé la révolte de Rouen.

Cependant les marchands de Paris maintenaient

rigoureusement le privilège de la compagnie française : dans les sentences du Parloir, on trouve de 1295 à 1304, de nombreuses saisies sur les bourgeois de Rouen, de Caen, de Harfleur, de Gand, etc..., qui faisaient expédier de Paris des vins pour Rouen. Cela amena la famine à Rouen en 1304.

Philippe-le-Bel sentit alors qu'il fallait revenir sur tant de sévérité. Il reconnut d'abord que les bourgeois de Rouen étaient francs de la modiation des vins destinés à leur consommation ; puis, se sentant fort pressé d'argent et voyant les Parisiens peu disposés à lui en donner, il eût recours aux Rouennais et se fit racheter par eux l'impôt qu'il avait établi dans leur ville pour la réfection du pont, et les autres *devoirs* du pont de Rouen concédés aux Rouennais par les ducs de Normandie et confirmés par ses prédécesseurs.

Sous Louis X, en 1315, les bourgeois de Paris, unis à ceux de Caen, de Compiègne, en un mot à tous les ennemis de la compagnie normande, recommencèrent leurs instances, et avec les mêmes arguments. En payant les 60.000 livres que les Rouennais devaient acquitter, ils obtinrent la suppression, par ordonnance, du péage du pont de Rouen. L'arrêt du Parlement rendu à ce sujet est fort remarquable par la passion qu'il exprime : le privilège des Rouennais est proclamé insupportable et tyrannique, même pour le peuple de Rouen ; c'est pourquoi le clergé, les nobles et les villes s'accordent à supplier le roi de le retirer.

Ici se termine la première partie de cette grande lutte. Les Rouennais tentent cependant de résister encore, même après 1379, année où l'ordonnance de Louis X est confirmée par Charles V; mais ils paraissent avoir définitivement renoncé au combat avant 1385, puisqu'en cette même année ils reconnaissent que leurs adversaires ont eu gain de cause « dans le procès où les Rouennais voulaient faire prendre compagnie normande aux Parisiens qui passaient sous le pont de Rouen. »

A partir de 1385, le débat se déplace. Les Rouennais demandent que la compagnie française soit supprimée, comme l'a été la compagnie normande, et que le trafic soit libre au-dessus des ponts de Paris. On ne le leur permit pas. C'est en vain qu'ils s'appuyèrent des anciens textes de leurs chartes, qui les autorisaient à commercer, et d'une ordonnance du roi Jean, où se trouvait ce passage : « *Cives Rothomagi... poterunt ascendere et avallare per aquam Sequane, in quamcumque partem voluerint, et pontes et arcas levare... et reficere sine licentia alicujus.* » On ne tint pas compte des arguments des Rouennais et la compagnie française fut définitivement maintenue.

Les Parisiens voulurent plus encore; ils contestèrent le privilège de Louis VII et firent arrêter les bateaux normands qui remontaient à vide depuis Mantes jusqu'aux *blancs murs* et dans l'Oise.

Cet acte, disent les documents du temps, fit grand scandale. Les Rouennais disaient : « Notre ville est, après Paris, la meilleure et la plus notable entre les cités

du royaume. Sans elle et son commerce actif, Paris ne pourrait soutenir le sien, car ce sont les marchands de Rouen qui font affluer le plus de marchandises à Paris, et donnent le plus d'activité à son marché par les nombreux échanges qu'ils y font. » Le Parlement donna gain de cause aux Rouennais (arrêt du 10 juin 1385). Il semble que ce soit le premier arrêt sur ce nouveau conflit, mais non pas le dernier.

Les Parisiens, soutenus par l'Université prétendirent que les taverniers parisiens avaient le droit de vendre leurs vins en détail à Rouen, puisque la compagnie normande n'existait plus. C'était abuser de la victoire. Aussi les Rouennais se cotisèrent-ils pour repousser cette inique prétention. La lutte continua jusqu'au moment où Charles VII, étant à Caen, rendit l'ordonnance suivante le 7 juillet 1450 :

« Comme plusieurs procès aient esté encommencez entre ceulx de Paris et ceulx de Rouen... à l'occasion de ce que iceulx de Paris tenaient rigueur à ceulx de Rouen, de leur faire prendre Compagnie Françoisie quand ilz montoient et avalloient la rivière de Seine, par ladite ville de Paris ou ès mecles d'icelle, et aussi iceulx de Rouen, pour raison de leurs privilèges, empeschoient à iceulx de Paris qu'ils ne descendissent et ne missent leurs vins et aulres denrées et marchandises à couvert, et ne les vendissent en icelle ville de Rouen... Nous, par l'advis des gens de nostre conseil... voulons que les bourgeois de nostre ville de Rouen.. soient dorénavant francs, quictes et exemptz de ladite

Compagnie François et de tout ce que lesdits de Paris peuvent demander à ceste cause, et aussi que iceulx de Paris pourront mettre à couvert et descendre, en ladite ville de Rouen, toutes denrées et marchandises, et illec les vendre en gros.»

Le parlement refusa d'enregistrer ces lettres. Louis XI en ordonna l'exécution le 4 janvier 1461-1462. La lutte était terminée.

IV. — Quelques faits relatifs à la navigation de la Seine

En 630, Dagobert obligea ses sujets à suivre la loi des Bavares, qu'il fit reviser et promulguer. Ce code statue sur des questions d'ordre commercial, notamment sur la soustraction des barques ou des navires, la navigation fluviale, etc...

L'année précédente Dagobert avait, par un diplôme, établi, en faveur de l'abbaye de Saint-Denis, une foire dont l'ouverture se faisait chaque année le 9 octobre, après la messe, et qui durait quatre semaines, afin, disait le fondateur, que les négociants de Lombardie, de Provence, d'Espagne et des autres pays pussent s'y rendre. Cette foire se tenait dans un lieu désigné. On l'appelait, pour cette raison, *forum indictum*, dont a fait *l'indict* et plus tard *le lendil*.

Ce diplôme de 629 est le premier document qui mentionne le port de Rouen et spécifie son commerce.

Il faut descendre ensuite jusqu'en 722. On lit dans

l'Itinéraire de Saint-Guilband : « Les voyageurs fixèrent leurs tentes sur la rive de ce fleuve qu'on appelle la Seine, près de la ville de Rouen où se trouve un marché. »

La chronique de Fontenelle dit que la Seine tire sa célébrité des nombreux vaisseaux qui la parcourent. On trouve la même pensée, en termes peu différents, dans une description de Jumièges, donnée au plus tard en 684. Mais il semble qu'alors la navigation de la Seine était difficile. C'est du moins ce qui paraît ressortir du fait suivant : vers l'année 630, Dagobert fit présent à l'abbaye de Saint-Denis des portes d'airain de Saint-Hilaire de Poitiers. Le transport par mer eut lieu sans accident ; mais, en Seine, une des portes tomba dans le fleuve et il paraît qu'on ne put pas l'en retirer.

Les abbayes étaient très puissantes au début du moyen-âge, avant les invasions normandes. Elles avaient, entre autres privilèges, le droit de libre navigation — privilège très important, étant donné l'état des routes.

Le monastère qui jouissait le plus anciennement du privilège de la *franche-nef* était celui de Mici ou de Saint-Mesmin, fondé près d'Orléans et doté par Clovis. Saint-Mesmin pouvait avoir jusqu'à trois embarcations exemptes de tous droits sur la Loire, le Cher, la Vienne, la Sarthe, la Mayenne, le Loir, la Seine et la Marne.

On peut citer comme exemple d'une libéralité grande encore, quoique plus mesurée, le diplôme de l'année 779 par lequel Charlemagne affranchit du droit de *tonlieu*, dans les villes de Rouen, de Quentowich,

d'Amiens, d'Utrecht, de Wik de Duerstède et de Pont-Saint-Maxence les envoyés de l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés et leurs navires.

Munis de ces exemptions, les voyageurs monastiques accomplissaient de longues tournées, que la haute piété des premiers abbés savait rendre utiles à l'humanité.

De nombreux péages étaient établis sur les voies navigables. Voici la liste de ceux qu'on trouvait entre Rouen et Paris, avec la date la plus reculée de leur existence :

Andeli, antérieur à 1055; Vernon, antérieur à 1060; la Roche-Guyon, antérieur à 1080; Mantes, existant en 1006; Meulan, antérieur à 1015; Poissy, antérieur à 1094; Conflans-Sainte-Honorine, existant en 1039; Maisons, antérieur à 1090.

L'abbaye de Saint-Wandrille fut celle qui, à cause de son prieuré au Pecq, près de Paris, eut à solliciter le plus grand nombre d'affranchissements.

Une histoire assez curieuse est celle de l'île de Belcinac, sur la Basse-Seine. Cette île avait été donnée par Théodoric III à Saint-Condède en 673, et en 675 par Saint-Condède au monastère de Saint-Wandrille. Elle existait dans son intégrité en 862. Le duc de Normandie, Richard II, rétablit les religieux, chassés par les invasions normandes, par une charte de 1024. Dans cette charte postérieure de 64 ans au retour des religieux, il n'est pas question de Belcinac. L'île avait dû disparaître. Pendant bien longtemps, les religieux de Saint-Wandrille revendiquèrent des écueils qui s'étaient formés à sa place.

LOIRE

Les Nautes de la Loire possédaient, sous la domination romaine, le monopole de la navigation du fleuve. Il y a de grandes raisons de croire que dans cette association de négociants bateliers, se trouve l'origine première, le berceau de la *Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire*, qui, au moyen-âge a exercé un monopole analogue.

Les associations privilégiées de *negocialores* survécurent à l'empire romain, et il est probable qu'elles acquirent une plus grande force de cohésion, en échappant à la tutelle que l'État exerçait jusqu'alors sur elles.

Quel que fût le sort des batailles, que la victoire appartint à César ou aux barbares, les besoins matériels des populations restèrent les mêmes : il fallait que le négoce continuât d'y pourvoir; et, précisément parce que les cités étaient désunies, l'ordre administratif détruit, les corporations de marchands, manquant de points d'appui, durent chercher les moyens de se suffire et de parer d'elles-mêmes aux événements : tous leurs efforts tendirent à se constituer en personnes indépendantes. N'en recevant plus d'ailleurs, elles se donnèrent des lois, se reconstituèrent de leur propre impulsion, et, de collègues en tutelle, d'institutions régies par l'État, qu'elles avaient été dans les temps antiques, elles devinrent, dans les siècles suivants des associations libres,

des centres, des foyers d'initiative commerciale, administrative et politique.

On est pendant huit siècles sans nouvelles des marchands et bateliers de la Loire. Ce n'est qu'au xiv^e siècle que quelques actes se rapportent à la Communauté des marchands fréquentant la Loire.

En 1344, Louis, duc d'Anjou, reprenant un projet de Jean-sans-Terre, veut fortifier Angers. Pour avoir les moyens d'exécuter ce projet, il s'adresse aux marchands de la Loire. Ceux-ci accordent qu'un droit de péage sera temporairement établi sur les denrées et marchandises naviguant en Anjou, dont les deniers seront exclusivement destinés à la *cloison d'Angers*.

En 1359 un acte est passé en la Cour de Saumur, aux termes duquel plusieurs *marchands conversans et repérans* sur la rivière de Loire consentent l'autorisation d'augmenter le péage d'Ingrande pour le paiement de la rançon de Pierre Decoy, seigneur d'Ingrande. L'octroi est accordé, sauf l'agrément des marchands de Nantes et d'Angers *marchandant* sur la Loire.

En 1370 Du Guesclin ordonne la levée de certain subside sur les marchandises passant par la Loire entre Candes et Chantoceaux, pour racheter le château de Saint-Maur-sur-Loire et le retirer des mains des Anglais. Les *marchans fréquentans la rivière de Loire* « composèrent » à la somme de 16.000 francs d'or pour ce subside et d'autres *treshuz* et *trespas* qui se levèrent aux Ponts-de-Cé et ailleurs au nom du duc d'Anjou.

En 1379 les marchands fréquentant la Loire transigèrent avec le seigneur de la Motte-Saint-Jean, au comté de Châlon, sur le péage qu'il levait en ce lieu.

En 1382 un chaland chargé de sel, qui remontait le Cher, se perd dans les limites de la seigneurie et de la justice de Saint-Aignan-sur-Cher; les officiers du seigneur justicier s'emparent de l'épave, malgré la résistance des bateliers. Les *marchans fréquentans la rivière de Loire et autres fleuves descendans en icelle rivière*, adressent complainte au roi. Autant de preuves de l'existence de la corporation des marchands fréquentant la Loire. Celle-ci devait déjà exister depuis assez longtemps. D'autre part la corporation romaine n'a pas disparu subitement. L'intervalle est sans doute beaucoup moins long qu'il ne semble.

Au moyen-âge, le morcellement territorial est très grand, les coutumes d'une diversité extrême : il y en a vingt-deux dans le Berry. Seul le fleuve, navigable de Roanne à Nantes, est un élément d'unité. Le négociant de Nantes qui expédie des marchandises en Bourgogne a intérêt à ce que la navigation soit assurée tout le long de la route. Une entrave apportée à la navigation dans l'Anjou porte préjudice à tous les marchands d'amont. De même un obstacle à la navigation de l'Allier ou de la Loire en Bourbonnais, pour les marchands des pays d'aval.

La corporation des marchands de la Loire n'est plus le collège gallo-romain, dont les membres, citoyens d'un même empire, comblés de privilèges, mais enchaînés

par la loi de l'État, étaient engagés à toujours, de leurs personnes et de leurs biens, à un service public. Ici l'association s'étend, comme s'étendait le collège, de Roanne à Nantes, à tous les Nautes de la Loire, mais ces Nautes sont de nationalités, de bourgeoisies, de statuts différents : c'est maintenant d'eux seuls, spontanément et non de par la volonté du prince, qu'ils sont associés; et leur engagement, qui n'atteint ni leur liberté ni leur patrimoine, se borne à une contribution volontaire qu'ils décrètent sur eux-mêmes.

Dans cette compagnie on ne retrouve pas davantage la hanse des marchands de l'eau de Paris, avec son monopole de la navigation sur la Seine à une certaine distance en amont et en aval, à l'exclusion et au préjudice des marchands des points extrêmes; ni celle des marchands de Rouen qui, sous le nom de compagnie normande, exercent le même monopole sur la Basse-Seine. Rien de semblable chez les nautonniers de la Loire. D'un bout à l'autre du fleuve ils sont sur le pied de l'égalité. On appartient à l'association pour y trouver sauvegarde et profiter des avantages communs au prix d'une coopération qui est la même pour tous.

Péages sur la Loire au XIV^e et au XV^e siècles

Les principales entraves à la navigation étaient constituées par les nombreux péages échelonnés le long du fleuve.

Le péage, *vectigal*, était, chez les Romains, un impôt prélevé sur le transport des marchandises et à l'aide duquel les voies navigables, maritimes et fluviales, ainsi que les voies de terre, étaient entretenues. Le surplus du produit revenait au patrimoine impérial, ou aux villes qui avaient obtenu droit de péage sur les marchandises entrant dans leur enceinte ou une part dans les *vectigalia* établis au profit du fisc.

Dans tous les cas, ils étaient donnés à ferme, comme tous les impôts. Les fermiers, *publicani* ou *portorii* (de *portorium*, droit de douane), étaient chargés du service de la voirie. Ils devaient, en même temps qu'au bon état des chemins, veiller à leur sécurité.

D'après les lois romaines, le droit de péage était régalien; pas de péage sans édit du prince. Cette règle est maintenue dans les Gaules jusqu'au moment où les comtes, devenus indépendants et possesseurs héréditaires de leurs comtés, s'attribuent et exercent pour eux-mêmes les charges qu'ils exerçaient jusque-là pour l'empereur ou le roi. Le privilège de la couronne devait reparaître plus tard; il avait disparu pendant l'éclipse que subit le pouvoir royal. Il est probable que le comte commença par faire siens les *vectigalia*, sans les modifier ni les augmenter.

Mais l'abus s'étendit et se développa bientôt. Sous Charlemagne, il y a des péages nouveaux et illicites « *nova et injusta* », disent les capitulaires qui prescrivent de revenir aux usages antiques et légitimes « *ut*

antiqua et justa telonea a mercatoribus exigantur. »

Le système féodal se développe et se complique. Le droit de péage finit par devenir un droit utile de la seigneurie. Le seigneur dont le fief est traversé par un chemin ne voit plus dans celui-ci qu'un produit à exploiter; l'entretien de la voie n'est plus assuré que dans la limite où il peut assurer ou retenir le passage sur le territoire de la seigneurie.

Quelquefois perçu directement par les officiers ou les receveurs du seigneur, il était le plus souvent affermé. D'où vexations de toutes sortes. Et la justice était souvent exercée par le seigneur qui exerçait le droit de péage.

La navigation de la Loire conservait son importance à cette époque. Peut-être même cette importance s'était-elle accrue par suite du désordre que le système féodal avait apporté dans la police des routes de terre.

C'était par la Loire que les sels de Locmaria et du Poitou; les épices, les oranges, les cuirs, les laines d'Espagne et du Portugal; les poissons secs et salés, les métaux de l'Angleterre et de l'Irlande; les draps, les toiles de la Flandre, de la Normandie, de la Bretagne, d'Angers, de Poitiers, les étoffes de la Champagne, les serges d'Arras; les vins de l'Anjou, de la Touraine, de l'Orléanais; les ardoises des carrières d'Angers, dont l'exploitation avait commencé au ^{xiii}^e siècle, arrivaient au centre de la France et pénétraient jusqu'aux confins de la Bourgogne et du Lyonnais, pour de là passer outre; que les denrées du Levant, apportées par les flottes que les villes de

Lyon, d'Avignon, de Marseille expédiaient à Alexandrie deux fois par an; les huiles de Provence, les pastels de Toulouse, les fers du Languedoc, du Roussillon, du Dauphiné, les savons de Marseille, les étoffes de soie, les objets d'origine vénitienne ou lombarde, les vins de Bourgogne, les charbons du Forez, les produits agricoles du Charolais et du Morvan; les bois, les fers, les meules, les pierres à construire, les cercueils ou tombes en forme d'auge, les poteries et les faïences de l'Auvergne, du Nivernais et du Bourbonnais; les laines, les grains, les bestiaux de la Beauce et du Berry; les draps de Bourges et d'Issoudun, les peignes de Limoges; que les marchandises de toutes sortes venant des grandes foires de Champagne, de Perpignan, de Lyon, se répandaient dans les provinces qu'elle arrosait, ou descendaient jusqu'à la mer; que les marchands, les pèlerins du Brabant, de la Lorraine, de la Bourgogne, des Flandres prenaient leur route pour se rendre aux foires de Valladolid ou aux sanctuaires de Saint-Jacques-de-Compostelle et de Sainte-Anne d'Auray. C'est par la Loire enfin qu'avaient lieu tous les transports entre les villes riches et peuplées bâties sur ses rives; villes d'entrepôt pour la plupart, les unes comme ports d'embarquement pour les denrées de production locale, les autres comme ports d'arrivée ou de transbordement pour les marchandises d'origine lointaine.

Ce transit considérable et constamment renouvelé avait, de tout temps, fourni matière à l'assiette des

péages. Ce furent d'abord les *vectigalia* romains, créés au profit des villes commerçantes dans les lieux où existaient des ponts et des passages importants. Telle fut l'origine des péages de Decize, d'Orléans, de Blois, de Tours, de Saumur, d'Angers, de Nantes, péages qu'on retrouve au moyen âge dans les mains des grands feudataires détenteurs des duchés, des comtés où ces villes étaient situées. On les y retrouve sous le nom de grands péages de Blois, de Tours etc..., noms qui sont l'indice de leur antique origine et qui aident à les distinguer des péages d'origine féodale.

Vers le ix^e siècle, les grandes abbayes fondées le long du fleuve, les collégiales, les églises, cathédrales et métropolitaines obtinrent des rois, leurs bienfaiteurs, des droits sur les cours d'eau, droit d'établir des moulins, droit de pêche, d'autres encore qui se transformèrent en une véritable propriété fluviale, et renfermèrent implicitement ou engendrèrent par extension le droit de lever péage.

Aux x^e, xi^e et xii^e siècles survinrent les empiètements et les morcellements féodaux. Les bords de la Loire se couvrirent de châteaux-forts.

Le xiv^e siècle vit leur nombre s'augmenter, non seulement par l'effet des usurpations des seigneurs, mais encore par l'effet des concessions qu'ils obtenaient du roi. Le territoire arrosé par la Loire appartenait en grande partie à l'ancien domaine des ducs de France, qui devint le domaine de la couronne. Une partie n'en

fut détachée que momentanément et au profit de princes du sang, à titre d'apanages reversibles.

Le comté de Mâcon, le Gâtinais, l'Orléanais, la Touraine étaient réunis à la couronne au début du xiv^e siècle. A la même époque, le Bourbonnais et le Charolais appartenaient à un fils de Saint-Louis; le Maine et l'Anjou à un fils de Philippe-le Bel; la Bourgogne, qui touchait la Loire par le comté de Châlon, appartenait à des princes de la maison de France.

On doit penser qu'en ces contrées plus qu'ailleurs les édits du roi et les arrêts de sa cour de parlement durent avoir action, que là fut remis en vigueur plus qu'en aucune autre partie du royaume le principe que les péages étaient de souveraineté et ne s'établissaient légalement que de l'autorité du prince. Mais là aussi on était plus porté à des faveurs, et ceux qui, n'étant pas assez puissants pour résister, s'inclinaient devant les édits, savaient les éluder en sollicitant du roi lui-même des concessions particulières. Sous Philippe de Valois ces concessions furent très nombreuses.

Ces causes diverses, usurpations d'une part, concessions d'autre part, multiplièrent les péages sur la Loire et sur ses affluents. Si l'on en croit les allégations consignées par la Communauté des marchands, il y eut un instant où ils s'élevèrent au nombre de deux cents.

Ces péages peuvent être divisés en péages des grands feudataires, péages des villes, péages des particuliers

Parfois, plusieurs péages étaient levés sur un même

point. Il arrivait aussi qu'un même péage appartenait à plusieurs propriétaires. Le nombre des lieux de perception était de cent quarante, mais le nombre des tributs était plus considérable, celui des propriétaires de péages encore plus considérable.

A Saumur, par exemple, il y avait un péage pour le duc d'Anjou, un pour le sieur de Chavigny, un troisième pour les habitants. Un peu plus bas, au port de Trèves, il n'était perçu qu'un péage, qui appartenait pour partie au seigneur et pour autres parties au couvent de Notre-Dame du Louroux, au prieur de Saint-Aubin d'Angers et au prieur de Saint-Macé.

Les grands fendantsaires propriétaires de péages étaient :

Le comte de Nevers qui percevait des péages à Decize Givry, d'Imphy au riault du Munot, à Nevers, à Cosne;

Le duc de Bourbonnais, à Moulins;

Le comte de Gien, à Gien;

Le duc d'Orléans, à Orléans;

Le comte de Blois, à Blois;

Le comte de Touraine, à Amboise et à Tours;

Le duc d'Anjou, à Chinon, de Candes à Ancenis, à Saumur, aux Ponts-de-Cé, à Angers;

Le comte du Maine, à Laval;

Le duc de Bretagne, à Nantes.

Dans la plupart de ces péages, il est facile de reconnaître les *vectigalia* établis, dès la domination romaine, au profit du fisc impérial. Les péages de Decize, d'Orléans, de Blois, de Tours, de Saumur, de Nantes, perçus

dans les villes gallo-romaines, anciennes résidences d'un comte, n'avaient pas d'autre origine.

Il est à remarquer que ces péages étaient provinciaux. Le tribut perçu à Orléans libérait les officiers du duc dans toute l'étendue du duché; le tribut perçu à Saumur ou à Angers libérait dans toute l'étendue de l'Anjou. Or telle était la nature des péages perçus sous les Romains par le fisc impérial. Ce n'était pas de ville en ville, mais de circonscription en circonscription qu'ils étaient établis. Sous le régime féodal, leur caractère s'était maintenu : les grands fiefs de Nivernais, d'Orléans, de Blois, de Touraine, d'Anjou, de Bretagne formaient chacun un état souverainement administré. L'ancien péage du fisc impérial était devenu, sans se modifier, le péage domanial du comte. Dans le langage habituel, dans les registres des chambres de comptes, dans les pancartes, ces péages reçurent le nom de grands péages d'Orléans, de Blois, de Tours, d'ancien devoir, de traite d'Anjou, de traite domaniale de Bretagne, par lesquels on les distingua des péages particuliers qui s'établirent à l'époque féodale. Ces derniers représentent au moins les 19/20^e des péages existant au xiv^e siècle.

Sur la Saône et sur le Rhône les péages avaient suivi le même mouvement. Au ix^e siècle, de Châlon-sur-Saône à la mer, le fisc de Charlemagne levait péage à Châlon-sur-Saône, Lyon, Vienne, Valence, Sorgues, Avignon, Arles et Fos. Au xv^e siècle, on levait péage, non plus

pour le fisc, mais pour le compte des prélats, des barons, des princes et des seigneurs riverains « *quasi de lieue en lieue* » au dire de Mathieu de Vauzelles, jurisconsulte lyonnais. Dans ce dire il n'y a, semble-t-il, qu'une faible part d'exagération, car, à la fin du xvii^e siècle, après les édits de réformation de Louis XIV, il y avait encore douze péages sur la Saône entre Châlon et Lyon, ce qui donne un péage par myriamètre.

Treize villes levaient péage dans la vallée de la Loire : Decize, Nevers, Moulins, La Charité, Jargeau, Orléans, Tours, Chinon, Saumur, les Ponts-de-Cé, Angers, Laval et Nantes.

Les péages des particuliers étaient très nombreux ; ils se divisaient en péages ecclésiastiques et laïques. L'origine de tous ces péages particuliers n'est pas très nette. Leur caractère est comme un reflet des mœurs féodales ; il suffit à les distinguer des péages domaniaux, qui présentent rarement des signes analogues.

Au Thoureuil le seigneur est en possession de prendre, dès l'heure de vêpres de la vigile de Saint-Martin d'hiver, jusques à l'heure de vêpres de la veille de la fête de Saint-Maur, sur chaque bateau de sel, six boisseaux.

A Saint-Florent-le-Vieil le péage est doublé pendant le trentin de la Saint-Charlemagne, à commencer le lendemain de Saint-Julien, trente jours durant. « *Si en la nef ou bateau il y a un muid, queue ou pipe de travers, le droit est pris deux fois.* »

A Champtocé « *la marchandise de cordages ne doit rien,*

fors que, s'il y a un larron es prison du seigneur, le cordier doit bailler un chevestre (licol) pour le pendre.»

Quand la Loire est grande, qu'elle baigne une certaine pierre « *en telle manière qu'un hanap tenant une quarte de vin ou d'eau puisse flotter autour, le seigneur prend sur chaque bateau passant douze deniers.* »

Péage, *pedagium*, est le mot substitué dans la langue du moyen-âge au mot latin *vectigal*. C'est le nom du droit perçu, mais un nom générique qui comprend des droits divers, désignés eux-mêmes sous des noms spéciaux; noms qui varient suivant les lieux où le droit s'est établi, les circonstances qui l'ont fait naître, le titre d'où il émane, le mode de sa perception, ou la nature des marchandises qu'il frappe.

Le droit de *vicomté*, de *prévôté* est le tribut seigneurial levé sur les bateaux qui passent dans les limites du territoire soumis à la juridiction du vicomte, du prévôt.

Les droits de péage, *trépas*, *passe-port*, *congé*, *méage*, *voyaulté*, *travers*, *coutume traversaine* sont levés sur les bateaux qui passent.

Le droit *d'entrée en France* est levé sur les bateaux passant de Bretagne en Anjou, de Poitou en Anjou et en Touraine.

Le droit de *passe-deboul* est levé sur les eaux-de-vie et sur les vins.

Le droit de *cloison* est un tribut levé par les villes pour subvenir à la construction ou à l'entretien de leurs murailles.

Les droits d'*aide*, de *commandise* sont levés sur le marchand qui conduit bateau.

Les droits de *pontnage* sont levés au passage d'un pont; de même les droits de *bac*, d'*écluse*.

Le droit de *voilage* est perçu sur un bateau montant à la voile.

Le droit d'*arrivage* est levé sur les bateaux arrivant au port, celui de *courlage* sur les marchandises débarquées et vendues, ceux de *minage*, de *mesurage*, de *muyage*, de *boisselage* sur les marchandises débarquées et mesurées, celui de *levage* sur les denrées embarquées.

Les droits de *neufvage*, de *nouage*, de *lançage* sont perçus sur les bateaux neufs, sur ceux qui passent pour la première fois; ceux de *peautre*, d'*écusson*, sur les bateaux munis d'un gouvernail. Les droits de *sallage*, de *métier de saunerie* sont levés sur les bateaux chargés de sel; ceux de *jallage*, *correct*, *colleteret* sur les bateaux chargés de vins.

Le droit de *havage* est le droit de prendre, sur les grains, les fruits, ce que les deux mains peuvent contenir.

La *coutume du menu métier* est un droit sur les harengs.

Les droits de *truage*, *tréhus* sont levés sur le passage de marchandises diverses, notamment du vin.

Les droits de *subside*, *devoir*, *acquit*, *traite domaniale*, *dace*, sont des tributs levés sur des denrées et marchandises diverses.

Il y a aussi les droits de *meillage*, de *poictonnage*, de *quarantième*, *vingtième*, *dixième*.

Le droit de *branlage* est l'obligation pour le batelier d'arrêter ses bateaux à portée du receveur du péage et d'attendre sa visite.

Comme les autres impôts, les péages n'étaient pas supportés indistinctement et avec la même rigueur par tout le monde. Dès l'époque carolingienne, les grandes abbayes de la Loire avaient obtenu l'exemption pour les bateaux qui portaient leurs denrées et approvisionnements.

Un capitulaire de Charlemagne, en 800, confirmé par Charles-le-Chauve, accorde aux moines de Cornery et à leurs hommes le droit de faire naviguer sur la Loire, le Maine, la Sarthe, le Loir et la Vienne deux bateaux affranchis des tributs dus *pour le sel ou toutes autres choses*.

Un capitulaire de Louis-le-Débonnaire affranchissait de tous péages les denrées que l'église de Saint-Martin-de-Tours envoyait en Neustrie, en Bourgogne, en Provence.

Des concessions de la même époque autorisent l'évêque de Nevers à tenir sur la Loire deux bateaux, les moines de Fleury quatre bateaux exempts des droits dus au fisc.

Ces exemptions se généralisèrent par la suite et s'étendirent à tous les biens et à toutes les personnes ecclésiastiques. Il en fut de même pour les seigneurs justiciers : l'exemption qu'ils obtinrent des rois ou qu'ils s'arrogèrent par usurpation, celles des péages seigneuriaux qu'ils s'accordèrent l'un à l'autre par tolérance réciproque, s'appliquèrent à tous les nobles indistinctement. Les

exonérations individuelles accordées par les capitulaires aux monastères, aux églises, aux seigneurs ou à certains marchands, en raison des services qu'ils pouvaient rendre, furent remplacées par des privilèges de castes, de classes. Il fut de principe — et la rédaction des coutumes consacra cette règle — que gens d'église, clercs, chevaliers, nobles, sergents fieffés, écoliers n'étaient pas tenus à l'acquit des péages, et l'on vit successivement des corporations, certaines classes d'artisans, d'officiers, jouir de la même immunité ou y prétendre, tels les marchands qui se rendaient aux grandes foires privilégiées, aux foires de Lyon notamment, les monnayeurs, les charbonniers, les fabricants de soieries, faiseurs de soye, les artilleurs (fabricants d'armes de toute nature), les préposés au transport des vivres des camps et exercices du roi, les moindres officiers ou employés de sa maison, les marchands suivant la cour.

En dehors de ces privilèges qui reposaient sur des édits spéciaux ou des traditions incontestées, certaines coutumes, les traités de jurisconsultes, les arrêts de parlement, rangeaient parmi les objets affranchis des péages : les denrées destinées aux hôpitaux ou leur appartenant, celles qui étaient menées dans les pays « *esquels y a grande cherté et famine* », les produits de son propre héritage, pourvu qu'on ne fût pas marchand ordinaire, les provisions de route du voyageur, la tablette du mercier ambulant, « *le ménage d'un pauvre homme, le blé, le vin ou bois que mène vendre un pauvre laboureur pour*

avoir quelques deniers à sa nécessité, comme pour payer la taille du roi.»

D'autres marchandises étaient exonérées, en raison du noble usage auquel elles étaient destinées : oiseaux de proie dressés pour la chasse, ardoises employées pour la couverture des châteaux, vins et denrées destinés à la table du roi; ou de leur utilité d'ordre public : artillerie de guerre, vivres, munitions des troupes, matériaux destinés à la construction des églises, des maisons royales, les livres.

Les bateliers qui conduisaient les marchandises exemptes n'étaient tenus que de *dépryer*, c'est-à-dire de faire connaître à haute voix, en passant devant les lieux de péage, la nature de leur chargement. Mais cette obligation entraînait parfois des formalités gênantes et bizarres, dont les pancartes de certains péages nous ont conservé le souvenir.

A Rochefort : « *Pour les chalands, marchandises, et autres choses appartenant à personnes ecclésiastiques, laiz, nobles et privilégiés sera deu seulement dépry et ceux qui le feront osteront leur chapeau.* »

A Saint-Thibaud : « *Batteau chargé d'ardoises ne devra que dépry, c'est assavoir que celui qui menera ledict batteau criera, à l'endroit dudict péage : « Je meine ardoise » et gettera une ardoise en l'eau.* »

A Montsoreau : « *Si aucun marchand ou voicurier conduisant batteau plein d'ardoise, quand il passe par-devant le chasteau de Montsoreau, crie à haute voix, par*

trois fois, la teste nue, ces mots : « Je meine ardoise, ardoise ardoise » et à chacun cry jelle ledit marchand une ardoise en terre, en l'eau ne doit rien; et en défaut de ce, peult estre condamné en soixante sols d'amende; et si, en jellant lesdictes ardoises par ledict marchand, les commis dudict seigneur de Montsoreau peuvent prendre l'une desdictes ainsi jellées, ayant un pied hors de l'eau et à sec, en ce cas, ledict marchand doibl amende de soixante sols. »

Le dépry n'était pas une simple formalité, il était d'obligation étroite; des pénalités sévères atteignaient le le batelier qui omettait de s'y soumettre; plusieurs pancartes de péage autorisaient en pareil cas la confiscation. Pour s'assurer de la sincérité des déclarations des bateliers, les péagers avaient droit de contrôle et de visite : ils pouvaient arrêter les bateaux et les forcer à stationner devant le bureau de péage.

Si les tributs péagers sur la Loire et ses affluents étaient extrêmement nombreux et variés, le taux et la nature du tribut ne l'étaient pas moins : ici le tribut se payait en numéraire, là en nature; tantôt il se prélevait sur le nombre des objets transportés, tantôt sur leur poids ou sur leur volume; les mesures de quantités, aussi bien que les monnaies, variaient elles-mêmes de province à province, de ville à ville.

On comprend sans peine le rôle que jouaient le caprice et la cupidité au milieu d'une telle confusion, à quelles injustices et à quelles vexations ces tributs compliqués donnaient lieu. Les associations nautiques durent s'unir,

dès le début de la féodalité, contre l'arbitraire et les abus qui compromettaient gravement les intérêts du commerce fluvial; elles s'efforcèrent de restreindre, d'abolir, ou tout au moins de réglementer ces péages tyranniques. Pour arriver à ce résultat, elles furent obligées de lutter directement, de suppléer à une police que l'État ne faisait plus et de se substituer en quelque façon à la couronne elle-même dans la tâche de surveillance qu'elle avait cessé de remplir.

Pour s'affranchir des entraves que les seigneurs apportaient à la navigation, les marchands fréquentant la Loire s'appuyèrent sur la couronne, qui avait intérêt à voir se développer son autorité. Ils y perdirent, il est vrai, un peu de leur indépendance, par suite de l'immixtion dans leurs affaires des agents royaux.

En 1360 le roi Jean, au retour de sa captivité, avait aboli tous les péages seigneuriaux qui ne reposaient pas sur une antique possession. Cet édit ne reçut pas d'exécution sur les bords de la Loire. Mais les concessions de péages sur ce fleuve et les usurpations des seigneurs étaient devenues si fréquentes que la couronne dut révoquer par des édits non seulement les péages usurpés, mais ceux qu'elle avait octroyés. De nouvelles concessions étaient parfois accordées, mais elles étaient annulées par un nouvel édit. Ce jeu dura plusieurs siècles. Les péages sur la Loire ne disparurent complètement qu'en 1789.

Les seigneurs péagers négligeaient les travaux d'en-

tretien de la voie navigable, qui leur incombait. La compagnie des marchands prit le parti d'exécuter elle-même les travaux. Avant d'exécuter un travail, on en donnait avis au seigneur; puis, l'œuvre terminée, le procureur des marchands intentait une action en recouvrement, action que le parlement ne manquait jamais d'accueillir.

Certains péagers convenaient avec les marchands d'une subvention ou d'un abonnement, moyennant lequel ceux-ci se chargeaient des travaux d'entretien et affranchissaient le seigneur ou son fermier de toute responsabilité.

En l'absence de péager sur une partie de la voie navigable, c'étaient les marchands qui exécutaient à leurs frais les travaux d'entretien et de réparations. Ils levaient à cet effet un droit sur le transport de leurs propres marchandises, pour se rembourser de leurs avances. Ce droit portait le nom de *droit de boîte*, le montant en était versé dans des boîtes placées de loin en loin sur le bord du fleuve.

A l'origine, le produit du droit de boîte devait servir à couvrir les frais des instances que les marchands engageaient contre les péagers, qui entravaient la navigation par leurs prétentions et leurs exactions. Ce n'est que par la suite qu'il servit à entretenir et à réparer la voie fluviale. Ce produit était donné à bail, à l'assemblée des marchands, tenue à Orléans, au plus offrant et dernier enchérisseur.

Le système du droit de boîte ayant donné de bons résultats sur la Loire, on essaya, mais sans beaucoup de succès, de l'étendre aux autres cours d'eau navigables.

Dans des lettres patentes données par Louis XII à Blois en 1499 il était dit « *qu'en chacun fleuve et rivière navigables, les marchands fréquentant lesdites rivières pourroient faire bourse commune, et imposer sur leurs marchandises aucunes sommes de deniers pour la tuition et défense de leurs marchandises, le tout en la forme et manière de la bourse établie par les marchands fréquentant la rivière de Loire.* »

En 1682, le maniement des fonds provenant du droit de boîte fut retiré à la Compagnie et attribué à l'intendant, mais les marchands en conservaient la propriété. Ce droit fut supprimé par les lettres patentes du 28 octobre 1758 et par un arrêt du Conseil du 29 avril 1764.

CHAPITRE III

LES CANAUX AU XVI^e SIÈCLE

Les dernières années du xv^e siècle et le xvi^e furent marquées par de très importants progrès réalisés sur les canaux, jusque là fort peu nombreux, mais qui devaient prendre, par la suite, une très grande extension. On peut distinguer trois périodes dans l'histoire des canaux : celle de la dérivation simple, celle des écluses à sas, enfin celle des canaux à point de partage.

A la première époque, celle de la dérivation simple, on prenait de l'eau à un fleuve ou à une rivière, on la faisait entrer dans un fossé creusé de main d'homme, on la conduisait dans l'intérieur des terres en lui conservant son niveau partout, et on l'employait à l'irrigation seule, ou à l'arrosage et à la navigation à la fois, selon qu'on avait donné peu ou beaucoup de profondeur au fossé. De semblables canaux n'étaient pas autre chose que des bras ajoutés aux fleuves ou aux rivières. On les appelait d'ailleurs généralement fosses ou fossés. Les peuples de l'antiquité connurent les canaux à dérivation simple. Les Italiens en établirent plusieurs au moyen-âge, entre autres le Ticinello ou canal dérivé du Tessin

qui, construit uniquement pour l'irrigation, ne devint navigable qu'en 1269 et deux fois par semaine seulement.

La deuxième époque est celle où l'on fit des canaux, toujours au moyen de la dérivation, mais en la combinant avec les écluses à sas ou écluses garnies de deux portes marinières. L'écluse à sas est due à deux mécaniciens de Viterbe qui l'inventèrent en 1481. Cette invention permit de joindre deux cours d'eau ou canaux, pourvu qu'ils fussent dans le même bassin : on empruntait à l'un d'eux, par la dérivation, l'eau nécessaire pour l'alimentation de ce canal de jonction. Les écluses à sas permettaient de combler l'inégalité de niveau qui existait entre les deux cours d'eau et de passer sans difficulté de l'un à l'autre; elles avaient aussi l'avantage d'économiser les eaux en les retenant dans les divers biefs dont se composait le canal. La première application des écluses à sas aux canaux fut faite en 1497, pour la jonction du canal de l'Adda à celui du Tessin, par Léonard de Vinci, qui fut presque aussi remarquable comme ingénieur que comme artiste.

La troisième époque est celle où l'on put faire communiquer entre eux deux cours d'eau situés dans deux bassins différents, en employant pour l'alimentation du canal les eaux de rivières ou de ruisseaux coulant sur le plateau qui séparait les deux bassins. C'est le système des canaux à point de partage, caractérisé par ce fait que les eaux sont prises à un niveau supérieur à celui des deux cours d'eau que l'on réunit.

L'écluse à sas, avec le système de la dérivation, ne permettait pas de franchir la ligne de hauteurs séparant deux bassins. Il s'écoula un siècle entre l'application des écluses à sas à la dérivation et le premier emploi des eaux supérieures pour l'alimentation des canaux.

La construction des canaux n'était qu'à sa seconde période en Italie quand elle fut importée en France. François I^{er} avait été frappé, lors de sa première expédition en Italie, des avantages qu'offraient les canaux d'arrosage et de navigation, quoiqu'ils n'eussent encore donné que peu de résultats. Quand il attira à sa cour Léonard de Vinci, il semble qu'il lui demandait, autant que pour l'art national, une direction pour nos travaux hydrauliques à leur début. Léonard fit le premier essai des écluses à sas, dans notre pays, sur l'Ourcq, qu'on songeait dès lors à rendre navigable en la canalisant, depuis la Ferté-Milon jusqu'à Lisy, pour suppléer à la navigation incommode de la Marne.

Le roi et Léonard formèrent aussi le dessein de creuser un canal, passant par Romorantin, pour le dessèchement et l'assainissement de la Sologne. Ce projet n'eut pas de suite, par suite de la mort de Léonard et de la rivalité de François I^{er} avec Charles-Quint.

A la fin de son règne, François I^{er}, reprenant une idée que l'on prête à Charlemagne, songea à unir la Méditerranée à l'Océan par une ligne navigable à travers le Languedoc et la Guyenne, par le cours de la Garonne jusqu'à Toulouse, puis par un canal de dix-huit lieues

de Toulouse à Villepinte (à deux lieues de Saint-Papoul), enfin par le cours du Fresquel et de l'Aude jusqu'à la Méditerranée. C'était la première donnée du canal du Languedoc. Le tracé et le devis du canal alors projeté furent arrêtés et rédigés à Béziers le 20 octobre 1539, et examinés en 1543 par des commissaires nommés par le roi : ceux-ci se transportèrent sur les lieux pour vérifier le travail des ingénieurs et juger de la possibilité de l'exécution. Le texte de ce devis se trouve dans les Annales de la ville de Toulouse par Lafaille (1701). Ce devis nous montre que les ingénieurs qui le dressèrent ne connaissaient pas l'écluse à sas et ses applications, ou du moins qu'ils en méconnaissaient la puissance. Le canal n'était, dans leur projet, qu'un fossé dans lequel étaient introduites par dérivation les eaux de la Garonne, qui y coulaient jusqu'à leur entrée dans le Fresquel, et de là dans l'Aude. Grâce à de nombreux détours, on évitait les montagnes et les collines qui séparent le bassin de la Garonne de celui de l'Aude et du Fresquel. Mais on rencontrait des élévations de terrain, autres que les montagnes et les collines, assez nombreuses et considérables. Les travaux nécessaires pour couper ces élévations jusqu'au niveau du canal entraînaient des enlèvements de terre prodigieux et d'énormes dépenses.

D'autre part, les ingénieurs ne s'étaient pas préoccupés des pertes d'eau par infiltration et par évaporation : l'alimentation était insuffisante.

Le devis date de 1539; à la mort du roi, en 1547, les

travaux n'étaient pas commencés. Il semble que le roi fut éclairé par les commissaires sur les vices, peut-être les impossibilités, du plan qui lui était soumis, et qu'il y renonça. Aucun canal n'avait été établi sous son règne, faute de moyens d'exécution fournis par la science et adoptés par la pratique.

Sous Henri II, Adam de Craponne, gentilhomme né à Salon, détourna les eaux de la Durance et les mena à l'étang de Berre. Le canal traversait les territoires de Lamanon, de Salon, de Grans, d'Istres, de Saint-Martin de Crau. Ce n'était qu'un canal d'irrigation et de dérivation simple; d'où le nom de fossé ou fosse qui lui est resté.

Henri II reprit avec lui les projets de François I^{er} à la fin de son règne. Craponne fournit un plan pour le canal du Languedoc, qui était conçu d'après un système absolument nouveau : l'emploi des eaux supérieures, soutenues par des écluses à sas échelonnées. Craponne dressa aussi le plan d'un canal qui joignait l'Océan à la Méditerranée, en passant par le Charolais. D'après quelques historiens, ce projet aurait même reçu un commencement d'exécution.

Les plans que Henri II avait demandés à Craponne pour les canaux de grande navigation furent d'abord négligés, puis perdus par les ministres des trois derniers Valois, et cessèrent d'exister pour la France pendant près de quarante ans.

De 1597 à 1610, Henri IV a embrassé dans ses projets

et dans ses travaux un grand nombre de canaux et de voies de communication par eau. Il a tracé plusieurs lignes de petite ou de grande navigation, dans lesquelles les canaux n'entraient que comme parties et intermédiaires. Quand Henri IV s'occupa des canaux, il ne restait que le canal d'irrigation de Craponne. Les plans détaillés de ce dernier étaient perdus. Cependant les principaux traits de son système s'étaient conservés dans la mémoire de ses élèves. De 1597 à 1604 Henri IV et Sully étudièrent avec beaucoup de soin la question des canaux, faisant appel à ceux qui avaient pu garder quelque souvenir des anciens projets, consultant des ingénieurs parmi lesquels le célèbre Louis de Foix.

Ils ont ouvert trois lignes de petite navigation par autant de canaux presque achevés : de l'Aisne à la Vesle, de la Vienne au Clain, de la Loire à la Seine. Ces deux derniers cours d'eau étaient réunis par le canal de Briare, ligne de petite navigation, mais qui avait plus d'avantages que certains canaux de grande navigation.

Ils projetèrent aussi plusieurs canaux de la même espèce, entre autres le canal de Beaucaire.

Ils tracèrent quatre lignes de grande navigation sur la carte de France, par la jonction des fleuves, qu'ils réalisèrent sur un point. Ils commencèrent ainsi la jonction de la Méditerranée à l'Atlantique et à la mer du Nord.

Ils tirèrent de l'oubli les anciens projets des lignes du midi au sud-ouest et du midi à l'ouest en passant par

le centre. Ils jetèrent de la lumière sur le plan du canal du Languedoc par Craponne et Reneau, dont les ingénieurs de Louis XIV adoptèrent d'abord l'économie, qu'ils modifièrent ensuite, mais en en retenant les données principales. Pour la deuxième ligne, du midi à l'ouest, ils firent dresser un plan du canal du Charolais ou du Centre, si bien fait qu'on s'en servit sous Louis XVI et sous la République.

Ils tracèrent la ligne du midi au nord-ouest par le Rhône, la Saône, le canal du Charolais, la Loire, le canal de Briare, le Loing et la Seine. Pour former cette ligne, ils ajoutèrent à celle de l'ouest une section entière, avec un grand développement, en construisant le canal de Briare, servant à la fois à la petite et à la grande navigation. Ils donnèrent à cette ligne du midi au nord-ouest un embranchement tendant bien davantage vers le nord, formé par le canal de Bourgogne, l'Armançon et l'Yonne. Ils laissèrent, pour cette addition, un tracé complet : le cours de l'Armançon rendu navigable et un plan du canal de Bourgogne qui fut suivi de point en point sous Louis XVI.

Enfin ils dessinèrent à grands traits la ligne du midi au nord, par le Rhône, la Saône, un canal de la Saône à la Meuse, la Meuse et le Rhin.

Le gouvernement avait adopté et fait passer dans la pratique le système des canaux à point de partage, inventé par Craponne et par son élève Reneau, perfectionné par ses propres ingénieurs.

On trouve les deux articles suivants parmi les plans et les devis d'ouvrages publics, que le roi demande à Sully, à la fin de 1609, quelques mois avant sa mort, et qu'il a dessein *de faire exécuter après, peu à peu, et selon les temps* :

« *M. le duc de Sully dressera estat de toutes les constructions nouvelles que l'on juge à propos d'entreprendre pour les navigations de rivières, et leurs canaux nécessaires pour rendre les deux mers communicables par à travers la France.* »

« *Il fournira au roy des devis et accomodements pour la conjonction des trois mers, sans être subject à destroits, caps, raps, poincte ny manches.* »

CHAPITRE IV

ÉPOQUE DE COLBERT

CANAL DU LANGUEDOC

François 1^{er}, Charles IX, Henri IV et Louis XIII s'étaient occupés successivement du projet de faire communiquer la Méditerranée et l'Atlantique par un canal construit dans la région du Languedoc. Ce canal devait permettre aux marchandises de passer d'une mer à l'autre, sans avoir à franchir le détroit de Gibraltar, très dangereux pour la navigation; faciliter l'importation des grains en Languedoc ou en Guyenne, en cas de disette; permettre aux grains généralement abondants dans le haut Languedoc d'arriver facilement dans le bas Languedoc, qui lui enverrait en échange ses vins et tout ce qu'il tirait de Lyon. Enfin, par l'exécution d'un pareil travail, on surpasserait les Romains dans les lieux où ils avaient laissé le plus de traces de leur grandeur.

Il n'y avait que quatorze lieues de l'Aude à la Garonne. Mais l'Aude n'était pas navigable, et la seule jonction des deux cours d'eau n'aurait servi à rien. D'autre part, la nature du sol, la disette apparente des eaux, la difficulté de les conduire au point culminant du tracé avaient

toujours paru des obstacles sérieux. Cependant, chaque fois que le projet avait été étudié soit par les gens des États, soit par ceux du gouverneur, on l'avait déclaré praticable. Néanmoins son exécution restait problématique. « En 1662 le canal du Languedoc attendait, comme le canal de Suez, en 1858, la volonté puissante, énergique, la fermeté de conviction qui devait entraîner les esprits et faire tomber tous les empêchements. » (1)

Pierre Paul Riquet était né à Béziers, en 1604, d'une famille de magistrature, que les guerres civiles avaient fort amoindrie. Il était intéressé à la ferme des gabelles de la province, et possédait quelques terres aux environs de la Montagne Noire, où gisaient précisément les principales difficultés du canal. Il chercha à les résoudre, en trouva le moyen et fit en petit dans sa propriété des essais qui réussirent. Le 26 novembre 1662 il écrivait, du village de Bon-Repos, à Colbert :

« Monseigneur, je vous écris de ce village sur le sujet d'un canal qui pourrait se faire dans cette province de Languedoc pour la communication des deux mers. Vous vous étonnerez que j'entreprenne de parler d'une chose qu'apparemment je ne connais pas, et qu'un homme de gabelle se mesle de nivelage; mais vous excuserez mon entreprise quand vous sçaurez que c'est d'ordre de Monseigneur de Toulouse que je vous écris.

« Il y a quelque temps que ledit seigneur me fit l'honneur de venir en ce lieu, soit parce que je lui suis voisin

(1) Clément, *Correspondances et instructions de Colbert*.

et hommager, ou pour sçavoir de moi les moyens de faire ce canal, car il avait ouy dire que j'en avois fait une étude particulière. Je luy dis ce que j'en sçavois, et luy promis de l'aller voir à Castres, à mon retour de Perpignan, et de le mener de là sur les lieux pour luy en faire voir la possibilité. Je l'ay fait, et ledit seigneur, en compagnie de M. l'évesque de Saint-Papoul et de plusieurs autres personnes de condition, a été visiter toutes choses qui s'estant trouvées comme je les avois dites, ledit seigneur archevesque m'a chargé d'en dresser une relation et de vous l'envoyer. Elle est cy-incluse, mais en assez mauvais ordre, car n'entendant ni grec ni latin, et à peine sçachant parler françois, il n'est pas possible que je m'explique sans bégayer. Aussi ce que j'entreprends, c'est pour obéir et non de mon propre mouvement. Toutefois, s'il vous plaist de lire ma narration, vous jugerez que ce canal est faisable, qu'il est assez difficile à cause du coust, mais qu'en regardant le bien qui doit en arriver l'on doit faire peu de cas de la dépense.

« Jusqu'à ce jour on n'avait pas pensé aux rivières propres à servir, ni sçu trouver des routes aisées pour ce canal, car celles qu'on s'estoit imaginées estoient avec des obstacles insurmontables de rétrogradations de rivières et de machines pour élever les eaux. Aussi, croyez que ces difficultés ont toujours causé le dégoust et reculé l'exécution de l'ouvrage; mais aujourd'hui, Monseigneur, qu'on trouve des routes aysées et des rivières qui peuvent estre aysément détournées de leurs

anciens lits et conduites dans ce nouveau canal par pente naturelle et de leur propre inclination, toutes difficultés cessent, excepté celle de trouver un fonds pour subvenir aux frais du travail.

« Vous avez pour cela mille moyens, Monseigneur, et je vous en présente encore deux, dans mon mémoire cy-joint, afin de vous porter plus facilement à cet ouvrage que vous jugerez très avantageux au roy et à son peuple, quand il vous plaira de considérer que la facilité et l'assurance de cette navigation fera que le détroit de Gibraltar cessera d'estre un passage nécessaire, que les revenus du roy d'Espagne à Cadix en seront diminués et que ceux de nostre roy augmenteront d'autant par les fermes des trésoriers et des entrées des marchandises en ce royaume, outre les droits qui se prendront sur ledit canal qui se monteront à des sommes immenses, et que les sujets de Sa Majesté profiteront de mille nouveaux commerces et tireront de grands avantages de cette navigation.

« Que si j'apprends que ce dessein vous doive plaire, je vous l'enverrai figuré avec le nombre des écluses qu'il conviendra faire, et des calculs exacts des toises dudit canal soit en longueur, soit en largeur. »

On n'a pas la réponse de Colbert, mais on sait qu'il approuva pleinement le projet de Riquet.

L'originalité du projet consistait en ceci : au lieu de recueillir les eaux des Pyrénées, il amenait celles de la Montagne Noire, situées à l'extrémité méridionale des

Cévennes, et pour en grossir le volume il recueillait, par d'ingénieux travaux, divers ruisseaux tombant dans la Méditerranée et qui devaient suivre, à volonté, l'un ou l'autre versant.

Un mémoire de la main de Colbert prouve qu'il aurait voulu faire le canal assez grand pour recevoir les galères et autres bâtiments de guerre. Ce fut plus tard l'opinion de Vauban. Le chevalier de Clerville, qui fut l'ingénieur chargé de vérifier les plans de Riquet, fut d'un avis contraire pour trois raisons : la dépense, la largeur exagérée qu'atteindraient les portes d'écluses, l'insuffisance du lit de la Garonne. On adopta le canal restreint. Un an après Colbert écrivait à Riquet : « Il n'y a plus personne qui ne soit persuadé de la possibilité du grand dessein, dont j'ai beaucoup de joie. » De 1663 à 1665, on prépare les arrêts du conseil, les plans définitifs, les expertises, les devis, les projets d'adjudication. Pour convaincre les autres de la possibilité de son entreprise, Riquet proposa une rigole d'essai, qui réussit à merveille. Le 14 août 1665, Colbert écrivait à Riquet :

« Je suis très aise de voir l'espérance où vous estes du succès du grand dessein de la jonction des mers, et comme vous avez esté celui qui l'avez fait renaistre de nostre temps et que vous avez donné les premières dispositions, vous ne devez pas douter que, outre la gloire que vous en acquerrez, le Roy ne vous en sçache beaucoup de gré. Sa Majesté ayant résolu de le faire exécuter par vos soins, par préférence à tous autres... »

Les devis dressés par Clerville, à cette époque, ne s'élevaient qu'à 5 millions de livres; de nouveaux devis excédèrent 8 millions; finalement le chiffre fut plus que doublé.

Un édit d'octobre 1666 ordonna la construction du canal et d'un port à Cette. Colbert faisait dire à Louis XIV :

« Bien que la proposition qui nous a esté faite pour joindre la mer Océane à la Méditerranée par un canal de transnavigation et d'ouvrir un nouveau port en la Méditerranée sur les costes de nostre province de Languedoc, ayt paru si extraordinaire aux siècles passés que les princes les plus courageux et les nations qui ont laissé à la postérité les plus belles marques d'un infatigable travail ayant été étonnés de l'entreprise et n'en ayant pu concevoir la possibilité, néanmoins comme les desseins élevés sont les plus dignes des courages magnanimes, et qu'estant considérés avec prudence ils sont ordinairement exécutés avec succès, aussy la réputation de l'entreprise et les avantages infinis que l'on nous a représentés pouvoir revenir au commerce de la jonction des deux mers nous ont persuadé que c'estoit un grand ouvrage de paix, bien digne de nostre application et de nos soins, capable de perpétuer aux siècles à venir la mémoire de son auteur, et d'y bien marquer la grandeur, l'abondance et la félicité de nostre règne... »

Comment le canal devait-il être construit et exploité? Devait-il être construit aux frais du roi, puis exploité

en régie ou en ferme? ou valait-il mieux l'abandonner à des particuliers? A la suite d'une longue délibération, le Conseil estima que le système de la régie se prêtait mal aux soins continuels et aux dépenses journalières que nécessitait la construction d'un canal, qu'il valait mieux s'adresser à un particulier, qu'on intéresserait à la bonne exploitation du canal en lui en cédant la propriété. On évitait ainsi que les travaux eussent à souffrir d'un embarras dans les finances. On assurait en même temps la solidité, l'entretien et l'amélioration du canal.

Restaient les moyens d'exécution. Les États du Languedoc, malgré les conseils du prince de Conti, gouverneur de la province, se déclarèrent dans l'impossibilité de participer à la dépense dans le présent et dans l'avenir. Ils devaient dans la suite revenir sur cette résolution et voter diverses sommes. Riquet proposa alors de se charger des travaux, moyennant la cession de toutes les terres jugées indispensables. Le canal, avec ses rigoles et ses chaussées, depuis la Garonne jusqu'à la Méditerranée, y compris le canal d'alimentation, de la Montagne Noire aux pierres de Naurouse, serait érigé en fief dont les titulaires jouiraient à perpétuité. Cette offre fut acceptée et Riquet déclaré adjudicataire d'une partie du canal (de Toulouse à Trèbes, environ vingt lieues), moyennant 3.630.000 livres, par un arrêt du 14 octobre 1666. A ce prix, il acquérait la propriété du nouveau fief, qu'un arrêt interprétatif déclarait bientôt après insaisissable, et il prenait l'engagement d'en consacrer

le produit à la construction du canal. En même temps, le roi fixa des droits à percevoir sur le transport des marchandises et ordonna, pour subvenir au complément des dépenses, la création d'un certain nombre d'offices de regrattiers et de vendeurs de sel, ainsi que la vente de plusieurs autres petits droits. Les États, eux, ne votèrent de subsides que quand ils virent les travaux commencés, le succès assuré. Ces fonds servirent surtout à racheter les charges, très onéreuses à la contrée, dont Colbert avait donné le produit à l'entrepreneur.

Les travaux étaient commencés. En juillet 1665, Riquet, écrit à Colbert :

« Mon travail avance, de sorte que sa fin ne sera guère éloignée de son commencement, et que bien des gens seront surpris du peu de temps que j'y auray employé et du peu de dépense que j'y auray fait. Quant à la réussite, elle est infaillible, mais d'une manière toute nouvelle et où jamais personne n'avoit pensé. Je me compte de ce nombre, car je puis vous jurer, Monseigneur, que le chemin où je passe maintenant m'avait toujours été inconnu, quelque diligence que j'eusse faite pour le découvrir. La pensée m'en vint à Saint-Germain; j'en songeay les moyens, et quoyque fort éloigné, ma resverie s'est trouvée jutse sur les lieux; le niveau m'a confirmé ce que mon imagination m'avait dit à deux cents lieues d'icy... »

En 1667 deux mille ouvriers travaillent au canal; il y en a eu plus tard jusqu'à douze mille. Colbert, qui apprê-

ciait l'intelligence et l'activité de Riquet, sa confiance inébranlable, le secondait de son mieux. Il lui promettait de l'aider à faire nommer son fils aîné procureur général au Parlement de Toulouse. Cependant il ne lui sacrifiait pas les intérêts du Trésor. Pour tirer parti des quelques nouveaux droits affectés à la construction du canal, Riquet était devenu fermier général des gabelles du Languedoc. Il était donc redevable à l'État du montant de sa ferme. Le 20 mai 1667, Colbert le blâme d'être en retard dans ses paiements. Riquet s'étant acquitté des 400.000 livres qu'il devait au Trésor, le ministre l'en félicite, mais en lui recommandant de faire en sorte « qu'il n'y eust aucune connexité de la gabelle au canal ».

Le 20 septembre suivant Riquet s'applaudit de ne plus rien devoir au Trésor. Il promet qu'il n'y aura plus rien de commun entre les deux caisses. Il propose en outre, si l'état des affaires le permet, de continuer les travaux du port de Cette « en sorte que le Roy ne soit obligé de bailler que papier, parchemin et cire ».

Malheureusement, par la suite, les devis furent dépassés, les ressources manquèrent et la séparation des deux caisses, à laquelle Colbert tenait absolument, devint impossible : de là des soupçons et des aigreurs, que les commencements n'annonçaient pas.

Au début, tout marchait à souhait ; Riquet soumissionnait les travaux du port de Cette, et Colbert se flattait qu'on pût terminer le canal plus tôt qu'on ne l'avait cru d'abord.

La pose de la première pierre de la première écluse fut l'occasion d'une imposante cérémonie, qui eut lieu le 17 novembre 1667. Les capitouls, le parlement, l'archevêque de Toulouse, et plusieurs évêques y assistèrent. Six mille ouvriers étaient aux portes de la ville, tambours en tête, et le bruit du canon se mêla à celui des cloches sonnant à toute volée. Une médaille de bronze fut frappée pour la fête et distribuée à profusion. Elle portait, d'un côté, l'effigie de Louis XIV, avec cette devise :

Undarum terraeque potens, atque arbiter orbis,

et, au revers, la ville de Toulouse et un canal se jetant dans une rivière par une écluse; la devise était :

Expectata diu populis commercia pandit,

et, au-dessus :

Tolosa utriusque maris emporium.

Deux lames de bronze, encastrées dans la pierre, contenaient les noms du Roi, de Colbert, du président du parlement, des capitouls, de l'archevêque. L'auteur du canal était désigné comme il suit :

Viro clarissimo Petro de Riqueto tanti operis inventore.

Six mois plus tard l'intendant et l'archevêque de Toulouse remontèrent en bateau le canal de dérivation jusqu'au point de partage des eaux, au milieu de l'enthousiasme général. Entraînés par le peuple, les États, qui avaient déjà votés 2.400.000 livres en donnèrent encore 300.000.

La même année, 1667, fut frappée une autre médaille à l'occasion des travaux du port de Cette. Elle portait pour légende, d'un côté :

*Internum mare Oceano junctum fossa a Garumma ad
portum Seliu ;*

de l'autre, le port et les môles de Cette avec ces mots :

Portus Seliu.

Les accusations que Riquet avait prévues et dénoncées d'avance ne tardèrent pas à se produire. Mais Colbert ne laissa pas de lui promettre sa protection et son appui, à la seule condition qu'il effectuerait régulièrement ses paiements au Trésor royal. Dans ses lettres à Riquet, il lui recommandait souvent de faire des travaux « d'une éternelle durée ». Mais les fonds manquaient toujours. En 1669 l'intendant obtint des États un emprunt de 700.000 livres. Ce n'était pas assez. Le ministre était effrayé de la dépense, et, comparant les tarifs du Languedoc à ceux du Havre, trouvait ceux de Riquet excessifs (8 mai 1669).

On avait introduit les gabelles dans le Valespir et dans le Roussillon, pour en appliquer les revenus au canal, et Riquet s'en était rendu adjudicataire ; cet impôt y causa, pendant plusieurs années, des troubles très graves et indisposa d'autant plus les esprits que les récalcitrants furent poursuivis avec la dernière rigueur.

Le 26 juin 1669, l'intendant du Languedoc écrivait

à Colbert que les modifications onéreuses apportées par Riquet à son premier plan devaient donner confiance en lui, car elles prouvaient son désintéressement. Riquet d'ailleurs disait dans ses lettres.

« Je souhaite de laisser de l'honneur à mes enfans, et je n'affecte point de leur laisser de grands biens... »

Dans une autre lettre :

« Je regarde mon ouvrage comme le plus cher de mes enfans; ce qui est si vray, qu'ayant deux filles à establir, j'aime mieux les garder encore chez moi quelque temps et employer aux frais de mes travaux ce que je leur avois destiné pour dot. »

Une autre fois :

« Les exorbitantes dépenses que j'ay faites en mes travaux, écrit-il en 1669, m'ont mis dans un estat de disette d'argent inconcevable; mais je me vois hors de toute misère au moyen des 500.000 livres (prêtées par les États), et je ne doute point de sortir de mon entreprise dans le temps que je vous l'ay promis, c'est-à-dire l'année prochaine; ou du moins en ce temps-là il y aura fort peu de choses à faire et ce ne scauroit estre que quelques bastimens reculés faute de matériaux. En un mot, Monseigneur, mon travail est toute ma passion, j'en dois souhaiter l'achèvement parfait pour me satisfaire moy-mesme et pour fermer la bouche à l'envie, qui ne scauroit s'empescher de s'en prendre à la moindre apparence de retard. »

Colbert envoya dans le Langüedoc un ingénieur de

confiance, de La Feuille, qu'il chargea de hâter l'exécution des travaux. Riquet écrivit à Colbert au sujet de ce surveillant :

« J'en reçois tant de caresses, tant d'assurances du bon estat de mes travaux, que je le croirois mon ami, si l'on ne m'assuroit du contraire. Je l'ay toujours prié de me dire s'il connoissoit quelques défauts à mes travaux, que j'estois homme sans contradiction et que je n'avois nulle répugnance à faire ce qu'il me diroit... En vérité, il a grand tort s'il est mon ennemy ; je ne luy en ay donné nul sujet, et peut-estre jamais homme n'a esté porté à bien faire comme je le suis en mon entreprise. J'en ay donné d'assez grands témoignages par ce que j'ay fait et ce que je fais journellement au-delà de mes obligations, qui monte à des sommes immenses ; ce qui obligea le sieur de La Feuille de me dire un jour qu'il avoit été envoyé pour estre mon espion et qu'il estoit obligé d'estre ma bride pour couper chemin aux inventions que je trouvois et qui me coustoient de l'argent. Le souvenir de ce discours me persuade qu'il ne me nuit en rien auprès de vous. Vous devez le sçavoir, Monseigneur. »

De La Feuille veillait donc à empêcher des changements de plan qui ralentissaient les travaux et obéraient l'entrepreneur. Il devait aussi tenir la main à la solidité des ouvrages et à l'exactitude des dimensions déterminées. On voit dans une lettre de Colbert du 15 novembre 1669 qu'il y avait alors sur les chantiers six mille cinq cents hommes et cinq cents femmes payés en

moyenne douze sous par jour (ce qui ferait un peu plus de trois francs à présent). Pour des travaux analogues on payait à cette époque, en Picardie, les hommes dix sous et les femmes six sous par jour.

A cette époque, un sieur Lafond, visitant les travaux du canal, se permit de les critiquer et de dénigrer l'idée du canal. Cela lui valut un blâme sévère du ministre, qui lui enjoignit de retourner sur les lieux et de proclamer le contraire de ce qu'il avait dit.

M. de Froidour, commissaire député en Languedoc pour la réformation des forêts, écrivait de Toulouse, en 1672, à M. Barillon, intendant de Picardie :

« Si vous voulez écouter les gens du pays, vous n'en trouverez presque point qui ne vous soutiennent que l'entreprise du canal n'aura aucun succès. Car, outre les préjugés de l'ignorance, plusieurs en parlent par chagrin, peut-être parce que, pour faire le canal, on leur a pris quelque morceau de terre dont ils n'ont pas été dédommagés au double ou au triple, selon qu'ils se l'étaient proposé. Il y a d'ailleurs des esprits bourrus qui vous diront la même chose, parce qu'ils sont accoutumés à désapprouver tout ce qui s'entreprend d'extraordinaire. Il s'en trouve même d'assez mal tournés pour en parler mal, par l'envie et la jalouse qu'ils ont contre le mérite et le bonheur du sieur Riquet; et enfin, comme il y a peu de personnes dans cette province qui soient versées en ces sortes de matières et qui aient l'intelligence de ces travaux, plusieurs n'en parlent que comme ils en entendent

parler aux autres, et, comme il y a toujours des mécontents, ces ouvrages ne manquent pas de contradicteurs. Après que l'on a vu que la rigole a porté les eaux de la Montagne Noire au bassin de Naurouse, personne n'a plus douté de la possibilité de l'entreprise. Tout le venin s'est porté alors du côté des travaux, et on les a décriés de telle sorte que c'est merveille de trouver un homme qui ne soit pas prévenu de l'impression que cette entreprise ne réussira jamais.»

Au milieu des travaux du canal se produisit un singulier incident. Un agent de Riquet, le sieur Andréossy, publia une carte du canal du Languedoc, et se prétendit l'auteur du premier projet de ce travail, terminé en 1664. Or nous avons vu que la première proposition de Riquet à Colbert date du 26 novembre 1662. D'autre part une lettre de Riquet, relative à la carte publiée par son agent en 1669 contient des affirmations positives à cet égard :

« J'ai été bien surpris, Monseigneur, lorsque j'ai vu une certaine carte de l'invention du sieur Andréossy, mon employé. C'est une chose qui s'est faite à mon insçu et de laquelle je n'ay eu connaissance qu'après coup; de sorte que j'en ay eu du déplaisir, d'autant que ce plan est tout à fait irrégulier et qu'il publie des pensées que je gardais dans le secret et que je ne prétend pas exécuter sans vostre avis et vostre aveu, ainsy que je vous l'ay écrit. Cela fera qu'à l'avenir je serai plus circonspect et plus secret envers ledit sieur Andréossy et que peut-estre je ne m'en servirai plus. »

Dans sa réponse, Colbert est plus catégorique encore :

« La carte que le sieur Andréossy a faite de tous vos travaux, à votre insçu, disait-il, le 15 février 1670, m'a paru une entreprise fort insolente, d'autant plus encore qu'elle n'estoit pas exacte. Vous pouvez en user avec luy, comme il vous plaira. »

La bienveillance de Colbert pour Riquet persista encore tout entière pendant quelque temps. A la fin de l'année 1672, Riquet tombe dangereusement malade. Aussitôt qu'il le sait hors de péril, Colbert lui écrit :

« Quoyque cette nouvelle m'ayt donné beaucoup de joye, je ne laisseray pas d'estre dans l'inquiétude jusqu'à ce que je reçoive de vostre main des assurances de vostre bonne santé. Ne pensez qu'à la restablir, et soyez bien persuadé de mon amitié et de l'envie que j'ay de procurer à vous et à vostre famille des avantages proportionnés à la grandeur de vostre entreprise. »

Le chevalier de Clerville lui écrivait à la même occasion en des termes fort affectueux, qui devaient adoucir les soucis causés à Riquet par le mauvais état de ses affaires, mais qui ne remédiaient pas à ses embarras.

Ceux-ci devinrent bientôt écrasants. Le 1^{er} août 1673, la ferme des gabelles redevait au Trésor près de 400.000 livres. Colbert fut profondément irrité de cette violation de ses ordres, et ses dispositions à l'égard de Riquet changèrent brusquement. Il dénonga au roi le débet et proposa d'en exiger le remboursement immédiat. Cha-

que jour l'intendant du Languedoc et l'ingénieur recevaient l'ordre de surveiller ses comptes. Quoique méfiant, Colbert s'efforçait cependant de rester juste. Le 5 octobre 1676, il écrivait à l'intendant :

« S'il achève tous ses grands travaux avec soin et avec honneur, et qu'il les rende aussy solides qu'il est nécessaire, il sera bon de luy procurer des avantages dans la suite et de mettre dans sa famille quelque marque d'honneur qui soit proportionnée à une aussi grande entreprise. »

Mais le 18 février 1677, Colbert, de fort mauvaise humeur, écrit à Daguesseau une lettre excessivement dure pour Riquet :

« Je viens d'examiner avec application tout ce que j'ay reçu de vous sur le sujet du sieur Riquet et des ouvrages du canal de communication des mers. J'ay particulièrement examiné le contenu du billet écrit de vostre main en date du 24 octobre, et, pour vous dire en peu de mots mes sentiments sur tout ce qu'il contient, je vous diray qu'il me donne de l'inquiétude, parce que je vois qu'ensuite des ouvertures que je vous avais faites par mes précédentes, vous avez pénétré plus à fond que vous n'aviez fait la conduite du sieur Riquet et le fond de ses sentimens sur le sujet de la trop grande estendue qu'il donne à ses imaginations. Quoyqu'il soit bon de le traiter en malade, il faut néanmoins nous appliquer avec soin que le cours et la vivacité de ses imaginations ne nous attirent une fin fâcheuse de tous ses travaux, c'est-à-dire qu'il s'en trouve encore de très grands restes et

que ses ouvrages n'avancent et ne se fassent pas comme il seroit à désirer.

« Cet homme a fait comme les parfaits menteurs qui, après avoir trois ou quatre fois avancé un mensonge, se le persuadent à eux-mêmes comme une vérité. Il s'est dit tant de fois à luy-mesme qu'il étoit l'inventeur de ce grand ouvrage, et la complaisance que j'ay eue pour luy, de luy laisser dire mesme en ma présence, a été si grande qu'à la fin il a cru qu'il en estoit le véritable auteur. Et, sur la grandeur de cet ouvrage, il a fondé la grandeur du service qu'il rendoit à l'Estat et la grandeur de sa fortune. C'est sur cela qu'il a acheté une terre qui a le titre de baronnie des Estats, qu'il a fait son fils maistre des requestes et qu'il a donné à son esprit, touchant l'establisement de ses enfans, une vaste carrière et une estendue qui n'ont point de proportion ni de rapport avec ce qu'il a fait.

« Comme vous sçavez qu'il ne seroit pas d'un homme sage d'entreprendre de guérir les folies de tous les hommes, j'ay laissé courre ses imaginations tant qu'il n'a pas été question au fond du service du roy et qu'elles n'y pouvoient apporter aucun préjudice ; mais lorsque je vois à présent les justes raisons que vous avez de croire que la grande profusion qu'il a faite, soit par son peu d'économie, soit par des gratifications inconnues, peut préjudicier à l'avancement de ses ouvrages, je trouve qu'il est d'une très grande conséquence de l'observer et de prendre bien garde qu'il exécute ponctuellement ce à quoy

il est obligé. Mais comme cela dépend entièrement de votre application, de celle du sieur de La Feuille et des autres qui travaillent sous vous, je vous prie de la donner telle à cette grande affaire que vous jugez facilement vous-mesme qu'il la faut avoir, pour obliger le sieur Riquet à exécuter ponctuellement les promesses qu'il a faites et pour empêcher que la fin des travaux ne se trouve bien éloignée de nostre projet.

« Pour cet effet, je crois qu'il n'y a rien de si important que de visiter le plus souvent que vous pourrez par vous-mesme, et d'appliquer le sieur de La Feuille pour visiter continuellement les travaux qu'il a entrepris et qu'il s'est obligé de faire par sa soumission du 24 octobre dernier. Il faudra que vous fassiez rendre compte précisément du nombre d'ouvriers que ledit Riquet a en chaque endroit où il doit travailler, comme aussy de la quantité de matériaux qu'il doit y avoir afin que j'aye un rôle du nombre des ouvriers qui travaillent auxdits ouvrages, du nombre de toises de terre qu'ils enlèveront par jour et de la quantité de toises de maçonnerie qui se feront dans les écluses...

« Vous devez donc commencer à bien examiner s'il a fait des ouvrages pour l'argent qu'il a touché... »

Une aussi violente diatribe ne se renouvela pas. Cette lettre du 18 février 1677 avait d'ailleurs été écrite dans un mouvement d'humeur. Le 15 juin 1678 Colbert annonçait à Riquet que le roi irait visiter le canal l'année suivante, et ajoutait :

« Faites bien réflexion de quel avantage, ce seroit pour vous et vostre famille, que le Roy, arrivant sur les lieux, vist tous vos ouvrages achevés, et surtout en mesme temps passer un bastiment de la Méditerranée dans l'Océan ! Je vous dis seulement ceci sachant bien que vous avez assez de chaleur et d'amour pour vos ouvrages pour faire les derniers efforts, et réussir à les rendre achevés dans ce temps-là.... »

Les dispositions de Colbert se manifestent, par la suite, dans sa correspondance avec Daguesseau, comme peu rassurantes à l'égard de Riquet. Mais celui-ci était soutenu, quoique timidement, par Daguesseau, qui décida les États à emprunter encore 300.000 livres. Cette somme ne fut pas suffisante et les tranches du ministre se renouvelèrent. En 1679, les fermiers des gabelles et le trésorier général du Languedoc voulurent retirer à Riquet les fonds qu'ils lui avaient prêtés. Colbert les en empêcha. On annonçait que le canal serait navigable l'année suivante. Il recommandait d'en publier la nouvelle. Il ordonna « d'envoyer de temps en temps des mémoires à l'abbé Renaudot pour mettre quelque article dans la *Gazette* et de faire en sorte que tous les marchands du Languedoc en donnassent avis dans tous les pays étrangers. »

Celui qui, depuis le début, était l'âme de cette grande entreprise ne devait pas la voir terminée. Il mourut pendant les derniers préparatifs, le 1^{er} octobre 1680, à l'âge de soixante-seize ans. « La mort du sieur Riquet, écrivit

Colbert à Daguesseau, me donne un peu de crainte que nos travaux du canal ne soient retardés.»

Deux mots, et pas un regret, c'était bien peu pour celui auquel il avait adressé naguère tant de lettres cordiales, pour celui qui l'avait conçu ce projet hardi, l'avait fait adopter et l'avait exécuté avec des ressources précaires.

Un poète du temps, comparant Riquet à Moïse, lui fit une épitaphe qui se terminait ainsi :

L'un mourut près d'entrer dans la terre promise;

L'autre est mort sur le point d'entrer dans son canal.

Les fils de Riquet continuèrent, à leurs risques et périls, l'œuvre inachevée. Habités depuis longtemps à seconder leur père, ils le suppléèrent de leur mieux.

Vers la fin de 1680, deux mois après sa mort, on pouvait amener les eaux dans le canal. Mais Colbert voulut auparavant faire les vérifications les plus sévères. Au mois de mai suivant, Daguesseau inspecta le canal à sec depuis la Garonne jusqu'à Cette; il le trouva en bon état. Beaucoup de barques, chargées de marchandises pour la foire de Beaucaire et de blés pour le bas Languedoc, attendaient l'inauguration. Elle eut lieu le 19 mai 1681, en présence de l'archevêque et des évêques.

A cette occasion, Colbert rendit pleine justice à l'auteur de ce beau travail; le 6 juin il écrivit à Daguesseau :

« C'est un si grand avantage pour la province de Languedoc, que ce grand ouvrage ayt réussy, que je puis

vous témoigner la satisfaction que j'en ay, et je puis vous assurer que le Roy en a paru aussy très-satisfait. Il n'est plus question à présent que de rendre cette navigation publique partout...

« Il est aussy très-nécessaire que vous fassiez bien examiner si tous les travaux ont esté faits conformément aux devis et aux marchés, comme aussy les augmentations qui ont esté faites, pour conserver également la justice : au public en obligeant les enfans du sieur Riquet d'exécuter ponctuellement les marchés, et à eux, en cas qu'ils ayent fait des augmentations. »

L'édit de concession d'octobre 1666 avait réglé le tarif des frais de transport d'après la valeur des marchandises, mais il ne stipulait rien pour les personnes. Le ministre voulut, contrairement à l'avis des propriétaires, que ce transport et celui des voyageurs en bateaux-poste coûtât cinq fois moins que la voiture par terre. Il décida aussi que les héritiers de Riquet n'auraient droit à aucun péage, comme seigneurs. La situation de ces derniers ne s'améliorait pas : en 1682, Riquet de Bonrepos avait des oppositions sur son traitement de maître des requêtes.

« Vous jugerez facilement, écrivait Colbert à l'intendant, que les affaires du Roy ne souffrent pas d'entrer dans un si grand détail, et il suffit que les sieurs Riquet aient esté bien traités dans la liquidation des ouvrages du canal. »

Un arrêt du conseil avait en effet fixé à 2.005.068

livres le prix des travaux exécutés en sus des engagements, et Colbert avait cru se montrer généreux en approuvant ce règlement.

Le canal du Languedoc, qui avait 238 kilomètres de long, avait coûté 17 millions. Riquet avait laissé 2 millions de dettes, et ses héritiers durent aliéner sept douzièmes de la propriété créée par leur père. Ils purent d'ailleurs bientôt les racheter, grâce au succès de l'entreprise. Ce succès fut grand, immédiat, tel que Riquet l'avait espéré.

En 1686, Vauban fut chargé par Louis XIV de rechercher les moyens d'empêcher les ensablements que causaient les orages. Dans un mémoire qu'on a conservé, il examine les fautes qui ont été commises, les moyens de les réparer, les avantages qu'il y aurait à agrandir le canal. Le plus grand, à ses yeux, serait de permettre aux plus grands navires de passer par le canal d'une mer à l'autre. Mais il fallait pour cela dépenser 23 millions : on ne pouvait pas y penser au moment où on était en guerre contre toute l'Europe. La compagnie, avec ses seules ressources, se borna à exécuter pour 3 millions d'ouvrages de consolidation. On remédia aux ensablements par une rigole et des aqueducs, que Riquet avait prévus dans ses devis, mais qu'il avait dû ajourner, faute des fonds nécessaires.

Vauban jugeait en ces termes le canal du Languedoc :

« Le canal de jonction des deux mers est sans contredit le plus beau et le plus noble ouvrage de cette espèce qui

ait été entrepris de nos jours, et qui pouvoit devenir la merveille de son siècle, s'il avoit été poussé aussi loin qu'on auroit pu le mener... Par le plus grand malheur du monde, on n'a jamais entendu le fond de cet ouvrage et l'entrepreneur, qui en a été aussi l'inventeur, n'a été ni conduit ni aidé comme il devoit être... Il y a plus lieu d'admirer qu'on ait pu venir à bout de le rendre navigable par des pays si difficiles et dans un temps que l'on étoit si peu éclairé, qu'il n'y en a de n'avoir pu lui donner toutes les perfections nécessaires à sa durée et à sa sûreté.»

ÉDIT DU ROI POUR LA CONSTRUCTION D'UN CANAL DE
COMMUNICATION DES DEUX MERS, OCÉANE ET MÉDI-
TERRANÉE, POUR LE BIEN DU COMMERCE ET AUTRES
AVANTAGES Y CONTENUS.

Saint-Germain ...octobre 1666.

Louis, etc... Bien que la proposition qui nous a esté faite pour joindre la mer Océane à la Méditerranée par un canal de transnavigation et d'ouvrir un nouveau port en la Méditerranée sur les costes de notre province de Languedoc ayt paru si extraordinaire aux siècles passés que les princes les plus courageux et les nations qui ont laissé à la postérité les plus belles marques d'un infatigable travail, ayent esté étonnés de la grandeur de l'entreprise et n'en ayent pu concervoir la possibilité, néanmoins, comme les desseins élevés sont les plus dignes des courages magnanimes, et qu'estant considérés avec prudence, ils sont ordinairement exécutés avec succès, aussy la réputation de l'entreprise et les avantages infinis que l'on nous a représentés pouvoir réussir au commerce de la jonction des deux mers, nous ont persuadé que c'estoit un grand ouvrage de paix, bien digne de nostre application et de nos soins, capable de perpétuer aux siècles à venir la mémoire de son auteur, et d'y bien marquer la grandeur, l'abondance et la félicité de nostre règne.

En effet, nous avons connu que la communication des deux mers donneroit aux nations de toutes les parties du monde, ainsy qu'à nos propres sujets, la facilité de faire en peu de jours d'une navigation assurée et par le trajet d'un canal au travers des terres de nostre obéissance, et à peu de frais, ce que l'on ne peut entreprendre aujourd'huy qu'en passant par le détroit de Gibraltar, avec de très grandes dépenses, en beaucoup de temps, et au hasard de la piraterie et des naufrages. Ainsy, dans le dessein de rendre le commerce florissant dans nostre royaume par de si considérables avantages, et néanmoins ne rien entreprendre que dans la vue d'un succès certain, nous avons, après une discussion fort exacte des propositions qui nous ont esté faites pour raison de construction du canal qui doit faire la jonction des deux mers, député des commissaires tirés du corps des gens des trois Etats de la province de Languedoc, pour, conjointement avec les commissaires présidant pour nous aux-dits Etats, se transporter sur les lieux avec les personnes intelligentes et nécessaires pour la construction dudit canal et nous donner leur avis sur la possibilité de l'entreprise.

Ce qui ayant esté exécuté par lesdits commissaires avec beaucoup de circonspection et de connoissance, ils nous auroient donné leur avis sur la possibilité de l'exécution des susdites propositions, et sur la forme et manière en laquelle la construction du canal pourroit estre faite. Mais pour agir avec plus de seureté dans

un ouvrage si important, nous aurions résolu d'en faire l'épreuve et à cet effet de faire tirer, par forme d'essay, un petit canal tranché et conduit par les mesmes lieux où la construction du grand canal est projetée. Ce qui auroit esté si adroitement conduit, et si heureusement exécuté par l'application du sieur de Riquet que nous avons tout sujet de nous en promettre, avec certitude, un fort heureux succès. Mais comme un ouvrage de cette importance ne peut estre fait sans une dépense fort considérable, nous avons fait examiner en nostre conseil les diverses propositions qui nous ont esté faites pour trouver des fonds, sans charger nos sujets de nos provinces de Languedoc et de Guyenne de nouvelles impositions, quoyqu'ils fussent plus obligés d'y contribuer, puisqu'ils en recevront les premiers et les plus considérables avantages, et nous nous sommes arrêté à celles qui nous ont paru les plus supportables et les plus innocentes, à l'exécution desquelles estant nécessaire de pourvoir :

A ces causes, et autres considérations à ce nous mouvans, de l'avis de nostre conseil, et de nostre certaine science, pleine puissance et autorité royale, nous avons dit et ordonné, et par ces présentes signées de nostre main, disons et ordonnons, voulons et nous plaist, qu'il soit incessamment procédé à la construction du canal de navigation et communication des deux mers Océane et Méditerranée, suivant et conformément au devis fait par le chevalier de Clerville, et par nous arrêté, cy-attaché sous le contre-scel de nostre chancellerie; et qu'à cet

effet l'entrepreneur puisse prendre toutes les terres et héritages nécessaires pour la construction dudit canal, ensemble pour les rigoles de dérivation, magasins de réserve, bords, chaussées, écluses; lesquelles terres et héritages seront par nous payés aux particuliers propriétaires, suivant l'estimation qui en sera faite par experts, qui seront nommés par les commissaires qui seront par nous députés.

Seront pareillement les seigneurs particuliers des fiefs et justices, dans le ressort desquels lesdites terres et héritages sont situés, par nous indemnisés des droits de justice et mouvance, et autres droits seigneuriaux qui leur appartiendront sur lesdites terres et héritages, comme aussy de toutes les autres redevances, suivant pareille estimation, qui sera faite par experts et gens à ce reconnoissans; quoy faisant, lesdites terres et héritages seront à perpétuité distraits de leurs fiefs et juridictions, pour en composer un fief. A cet effet, nous avons créé et érigé, et par cesdites présentes créons et érigeons en plein fief, avec toute justice, haute, moyenne, basse et mixte, le canal de communication des mers, ses rigoles, magasins de réserve, leurs bords de largeur de six toises de chaque côté, chaussées, écluses et digues d'iceux depuis la rivière de Garonne jusqu'à son dégorge-ment dans la Méditerranée; en ce compris le canal de dérivation, depuis la Montagne-Noire jusqu'aux pierres de Naurouse, sans en rien relever ni excepter; relevant ledit fief et ses dépendances immédiatement de nostre

couronne, sous la foy et hommage d'un louis d'or, qui sera payé en chaque mutation ès-mains du trésorier de nostre domaine en la sénéchaussée de Carcassonne, avec pouvoir au seigneur possesseur dudit fief de faire bastir et construire sur lesdits canaux un chasteau et autres bastiments nécessaires à son logement, avec tours et créneaux, et nombre suffisant de moulins à moudre bled, comme aussy de faire construire sur les bords du canal des maisons et magasins pour servir de logement à ceux qui seront employés à la navigation, et pour l'entrepot et seureté des marchandises et denrées, à l'exclusion de tous autres, et aux lieux qui seront jugés propres, sans incommoder la navigation, ni porter préjudice auxdits ouvrages; desquels chasteau, maisons, magasins et moulins, ledit propriétaire, ses héritiers, successeurs ou ayans cause jouiront à perpétuité incommutablement et noblement; ensemble lesdits canaux, magasins de réserve et leurs bords, quittes et francs de toutes tailles et impositions ordinaires, extraordinaires, municipales et de logemens de gens de guerre.

Et aura ledit propriétaire droit de chasse et de pesche dans ledit fief, à l'exclusion de tous autres, faisant défenses à tous nos sujets, de quelque qualité et condition qu'ils soyent, de faire construire aucuns batimens et magasins près les bords desdits canaux, de chasser ni aller à la pesche dans ledit fief, à peine de 500 livres d'amende pour chacune contravention.

Pourra pareillement ledit propriétaire, à l'exclusion

de tous autres, établir sur le canal aux lieux qu'il sera jugé nécessaire, des bateaux pour le transport, voiture et conduite des personnes, marchandises et denrées; révoquant, à ces fins tous dons, concessions et permissions que nous pouvons cy-devant avoir accordées à aucuns de nos sujets, leur faisant défenses de s'en servir, à peine de 1.000 livres d'amende, et confiscation desdits bateaux, sans que néanmoins les propriétaires puissent mettre le prix aux voitures, mais sera réglé par les commissaires par nous députés.

Et pourra faire construire ledit fief des fourches patibulaires aux lieux qu'il jugera à propos.

Aura ledit propriétaire la faculté de nommer et établir des officiers pour administrer la justice civile, criminelle et mixte dans l'estendue dudit fief, et pour la liberté de la navigation, commerce et conservation desdits ouvrages; et à ces fins, d'établir en la ville de Castelnau-dary ou tel autre lieu qui sera trouvé plus commode, un siège de justice, qui sera composé d'un capitaine chastelain, d'un lieutenant, d'un procureur de seigneurie et autres officiers, pour connoistre et juger en première instance de tous différends qui pourroient naistre, tant en matière civile, criminelle que mixte, soit pour les dégradations et délits qui pourroient estre commis en tous lesdits ouvrages, que de tous différends sur la navigation et perception des droits, lesquels chastelain et lieutenant pourront juger par provision des matières de leur compétence, nonobstant et à la charge de l'appel,

jusqu'à la somme de 200 livres, les appellations duquel siège seront relevées directement en nostre cour de parlement de Toulouse, et traitées en la Grand'Chambre, ou en nostre cour des comptes, aydes et finances de Montpellier, suivant la qualité des affaires.

Pour la conservation des ouvrages, et faire en sorte que la justice soit administrée aux justiciables avec plus de commodité, nous avons permis et permettons au propriétaire dudit fief, d'establiir deux lieutenans dudit juge chastelain, et deux procureurs de seigneurie dans les villes de Villefranche de Lauragais et de Trèbes ou en tels autres lieux qui seront jugés nécessaires; lesquels lieutenans y feront leur résidence, administreront la justice et tiendront la main à la conservation des ouvrages.

Luy avons aussi permis et permettons d'establiir et entretenir à ses frais douze gardes pour veiller à la conservation desdits ouvrages et aux réparations qu'il y conviendra faire journellement, lesquels gardes porteront nos livrées, et pourront mettre à exécution tous mandemens et actes de justice qui concernent le canal, dans toute l'estendue de nostre royaume.

Ordonnons en outre que, par les commissaires qui seront par nous députés, il soit procédé à la manière accoustumée à la vente dudit fief et choses cy-dessus spécifiées, pour en jouir, par l'adjudicataire, aux droits cy-dessus déclarés, sans en pouvoir estre dépossédé, qu'en le remboursant de la finance qu'il aura payée,

bastimens, impenses, améliorations, frais et loyaux cousts, en un seul et mesme payement, sans aucun retranchement ni diminution, suivant les contrats d'adjudication et quittances, pour estre les deniers qui proviendront desdites ventes employés à la construction des ouvrages.

Et d'autant que, pour entretenir ledit canal de communication des mers, rigoles de dérivation, magasins, écluses et chaussées, en estat de navigation, il est nécessaire de faire un fonds perpétuel et certain, non sujet à divertissement, nous avons dit et ordonné, et par ces mesmes présentes disons et ordonnons, voulons et nous plaist, qu'il soit pris et perçu à perpétuité un péage sur toutes les marchandises, denrées et autres choses qui seront voiturées sur le canal de communication, à sçavoir : 6 deniers pour chaque cent pesant des marchandises de valeur de 100 sols le cent et au-dessous : 12 deniers pour chaque cent pesant de celles qui seront appréciées depuis 100 sols jusqu'à 30 livres ; 24 deniers pour chaque cent pesant de celles qui sont au-dessus dudit prix ; pour chaque minot de sel, 6 deniers ; pour chaque charge de bled, 12 deniers ; pour chaque charge d'avoine, millet, orge et autres grains, 6 deniers ; pour l'ouverture de chaque écluse, 5 sols, le tout ainsy qu'il sera réglé et porté par le tarif et évaluation qui sera arrêtée en nostre conseil. Pour seureté duquel péage, voulons et ordonnons que tous ceux qui négocieront sur e canal, et conduiront les voitures de marchandises et

denrées, payent ledit péage aux lieux où les bureaux de recette seront établis, à peine de confiscation desdites marchandises et bateaux, de 500 livres d'amende et autres peines portées par les réglemens contre ceux qui fraudent les droits de nos grosses fermes; lequel péage sera levé à perpétuité en la forme qui sera prescrite par le tarif, sans pouvoir estre augmenté ni diminué, ni autre droit estably sur ledit canal pour quelque cause et occasion que ce puisse estre.

Ordonnons que, par nos commissaires, il soit procédé en la manière accoustumée à la vente dudit péage; l'acquéreur duquel sera chargé de faire à perpétuité toutes les réparations qu'il conviendra faire pour tenir le canal en estat de navigation à ses frais et de payer le salaire de ceux qui seront employés pour ouvrir les écluses; duquel péage et droit, l'adjudicataire jouira, sa veuve, héritiers, enfans et ayans cause à perpétuité aux conditions susdites, sans en pouvoir estre dépossédés, pour quelque cause et occasion que ce puisse estre, qu'en les remboursant en un seul et actuel payement de leur finance, frais et loyaux cousts, pour estre les deniers procédant de l'adjudication employés à la construction des ouvrages, sans aucun divertissement.

Et sera en outre, par nosdits commissaires, procédé à la revente des offices de regratiers et vendeurs de sel à petite mesure, créés et établis dans l'estendue de nostre ferme des gabelles de Languedoc, par édits des mois de novembre 1576, mars 1598, juillet 1604 et autres; comme

aussy à semblable revente de pareils offices qui ont esté créés et establis dans l'estendue de nostre ferme des gabelles de Roussillon, Conflans et Cerdagne, par nostre édit du mois de décembre 1661; desquels offices les acquéreurs jouiront héréditairement, et des droits y attribués tels et semblables dont ils jouissent présentement, à eux attribués et réglés par les officiers des lieux, sans qu'iceux puissent estre diminués, pour quelque cause et occasion que ce puisse estre. Et jouiront les pourvus desdits offices, ensemble ceux qui les prendront à ferme, ou les exerceront par commission, des mesmes privilèges, exemptions, franchises et libertés accordés et attribués aux pourvus desdits offices de regratiers et vendeurs de sel, par les édits de création; lesquels, en tant que besoin seroit, nous leur avons attribués et attribuons par ces présentes; lesquels acquéreurs seront chargés par nos commissaires de payer en un seul payement, outre le prix de leur adjudication, à M. Nicolas Langlois, fermier des gabelles du Languedoc, la somme de 204.898 livres, à laquelle a esté liquidée la finance et loyaux cousts des offices de regratiers dans l'estendue de ladite ferme des gabelles de Languedoc, par l'arrest de nostre conseil du 29 juillet 1665, dont le sieur Langlois a fait le remboursement, en exécution de l'article 78 de son bail, qui luy accordé la jouissance desdits offices, et la faculté de rembourser ladite finance, et qu'en outre ils paieront à M. Alexandre Belleguise, fermier de nos gabelles de Roussillon, Conflans et Cerdagne, la somme

de 13.000 livres pour le remboursement de la finance desdits offices de regratiers établis en l'estendue de ladite ferme, à la charge par les sieurs Langlois et Belleguise, ou leurs cautions, de remettre aux acquéreurs les lettres de provision et quittances de finance desdits offices, jusqu'à la concurrence des susdites sommes; quoy faisant, les offices de regratiers et revendeurs de sel à petite mesure soyent et demeurent distraits et séparés de nostre ferme des gabelles de Languedoc, Roussillon, Conflans et Cerdagne, à perpétuité, sans qu'ils puissent y estre remis pour quelque cause et occasion que ce puisse estre, dérogeant pour ce regard aux articles des baux, desdits Langlois et Belleguise; desquels offices et de leurs droits les acquéreurs jouiront, ensemble de la faculté de rembourser la finance de pareils offices qui restent à rembourser dans l'estendue de nostre ferme des gabelles de Languedoc, que nous leur avons accordé et accordons, pour en jouir héréditairement eux, leurs enfans, héritiers et ayans cause en vertu du contrat d'adjudication qui leur en sera faite par nos commissaires, et quittances des finances, sans qu'ils en puissent estre dépossédés qu'en les remboursant en un seul payement, tant de la finance qu'ils auront remboursée auxdits Langlois et Belleguise et autres particuliers, que de celle du prix de leur adjudication, frais et loyaux cousts, et sans que lesdites finances puissent estre augmentées, pour quelque cause et occasion que ce soit, pour commencer par les acquéreurs desdits offices, leur jouissance,

au 1^{er} octobre 1666 ; et en attendant ladite vente voulons que le porteur des quittances de finance en jouisse, avec pouvoir de commettre à l'exercice d'iceux, sans estre tenu ni obligé de continuer les baux de ferme qui ont esté cy-devant faits par les propriétaires desdits offices, si bon ne luy semble ; et au payement du prix desdits baux, les débiteurs seront contraints par les voyes qu'ils y sont obligés.

Voulons aussy que par nos commissaires il soit procédé, en la manière accoustumée, à la revente du droit de septain des sels qui se saument en nos salins de Peccais, et à nous appartenant, cy-devant aliéné par nos commissaires au chasteau du Louvre ; la finance de laquelle aliénation nous nous chargeons de rembourser à l'engagiste dudit droit, suivant la liquidation qui en sera faite en nostre conseil. A ces fins, ordonnons qu'il représentera incessamment les titres de son adjudication ; duquel droit de septain nos commissaires feront l'adjudication, à la faculté de rachat perpétuel, pour en jouir par les adjudicataires héréditairement en vertu de leur contrat d'adjudication et quittance de finance, sans qu'ils en puissent estre dépossédés par un seul et actuel payement de leurdite finance, frais et loyaux cousts ; duquel droit de septain les acquéreurs jouiront, à commencer du jour du 1^{er} octobre 1666 ; et en attendant la vente d'iceluy, voulons que le porteur de la quittance de finance en jouisse, faisant défenses à nos gardes et contre-gardes de nos salins de Peccais, de charger et expédier

leur police de voiture des sels pour ledit septain, qu'au préalable le prix n'ayt esté payé à l'acquéreur ou au porteur de la quittance de finance.

Et nous estant fait représenter l'édit du mois de mars 1627, portant attribution de 4 sols à divers officiers de nos greniers et chambres dépendantes de nostre ferme de gabelles de Languedoc, à prendre et percevoir sur chaque minot de sel qui s'y débite, outre et par-dessus le prix à nous appartenant, sçavoir : 3 sols à nos receveurs et contrôleurs desdits greniers, 6 deniers à nos procureurs et avocats, et 6 deniers à nos pallieurs de Peccais; avec un autre édit du mois de may 1634, par lequel lesdites attributions auroient été réunies à la ferme des gabelles du Languedoc, et ordonné que les particuliers seront remboursés de leur finance en rentes au denier dix-huit; comme aussy l'édit du mois de mars 1640, portant création des offices de tire-sacs dans les greniers et chambres de nostre ferme des gabelles de Languedoc, avec attribution de douze deniers sur chaque minot de sel, outre et par-dessus le prix à nous appartenant; plus l'édit du mois de juin 1657 par lequel nous aurions ordonné l'exécution de celui dudit mois de février 1634, et à ces fins ordonné que les particuliers acquéreurs desdites attributions de 4 sols, ensemble les 12 deniers des tire-sacs, seroient remboursés en rente et lesdits droits et attributions vendus à nostre profit; et les arrests de nostre conseil des 17 mars et 31 juin 1661 portant qu'il seroit procédé en iceluy à vérification et liquidation de leur

finance; ce qui n'ayant encore esté exécuté, nous voulons, conformément auxdits édits et arrêts de nostre conseil, que les particuliers possesseurs des susdites attributions soyent remboursés actuellement de leur finance et loyaux cousts, après la liquidation d'icelle qui sera faite en nostre conseil; sur laquelle, déduction sera faite auxdits engagistes de la jouissance des deux quartiers par eux perçus depuis le retranchement qui en a esté par nous ordonné, et qu'à ces fins ils représenteront incessamment leurs quittances de finance; ce faisant, que par nosdits commissaires il soit procédé, en la manière accoustumée, à la revente des susdites attributions, revenant ensemble à 5 sols, qui se perçoivent sur chaque minot de sel qui se débite dans les greniers et chambres de nostre ferme des gabelles de Languedoc et salins de Peccais, outre et par-dessus le prix à nous appartenant, sous le nom de nos receveurs, contrôleurs, avocats et procureurs, tire-sacs des greniers de Peccais; desquelles attributions les acquéreurs jouiront en vertu de leur contrat d'adjudication et quittance de finance, à commencer au 1^{er} octobre 1666, sans en pouvoir estre dépossédés, qu'en les remboursant en un seul payement de la finance qu'ils auront payée, avec leurs frais et loyaux cousts; faisant défenses au fermier de nos gabelles de Languedoc, ses directeurs et commis de payer les dites attributions à autres personnes qu'aux acquéreurs d'icelles, ou aux porteurs des quittances de finance, leurs procureurs ou ayans cause, à peine de payer, deux fois, pour estre les

deniers provenans des susdites ventes employés à la construction des ouvrages du canal, sans aucun divertissement'.

Si donnons en mandement à nos amés et féaux conseillers les gens tenant nostre cour de parlement de Toulouse et cour des comptes, aydes et finances de Montpellier... etc.

LETTRES PATENTES EN INTERPRÉTATION DE L'ÉDIT
DE CONSTRUCTION DU CANAL DE COMMUNICATION
DES MERS EN LANGUEDOC.

Vincennes, 7 octobre 1666.

Louis, etc. Nous estant fait représenter en nostre conseil royal nostre édit du présent mois d'octobre, par lequel, pour les causes et considérations y contenues, nous aurions ordonné qu'il seroit procédé à la construction du canal de communication des mers Océane et Méditerranée en nostre province de Languedoc, et par le mesme édit, érigé ledit canal, ses bords, écluses, magasins et rigoles, en fief avec toute justice, comme aussy qu'il seroit levé un péage sur ledit canal, pour le tout demeurer affecté aux réparations à faire pour l'entretenir à perpétuité en estat de navigation.

Et quoyque nostre intention ayt esté qu'en procédant, par les commissaires qui seroient par nous à ce députés, à l'adjudication desdits fief et péage, ceux qui s'en rendroient adjudicataires en seroient et demeureroient propriétaires incommutables, pour en jouir eux et leurs ayans cause, pleinement et paisiblement, comme de leur chose propre et non domaniale, vray et loyal acquest non rachetable, sans qu'ils en puissent estre dépossédés à l'avenir par revente ni autrement;

Néanmoins, sous prétexte que dans nostre édit il a esté employé une clause qui ordonne que les choses vendues par lesdits sieurs commissaires seront sujettes à rachat perpétuel, l'on pourroit cy-après prétendre lesdits fief et péage estre domaniaux, et en contester aux adjudicataires le droit de propriété incommutable, et qu'elles soient sujettes à rachat, ce qui en diminuerait beaucoup le prix; à quoy désirant pourvoir, pour faciliter la construction dudit canal;

A ces causes : sçavoir faisons, qu'ayant fait nostredit édit en nostre conseil royal, suivant l'arrest rendu en iceluy le 7 du présent mois, cy-attaché, de l'avis de nostre conseil, et de nostre certaine science, pleine puissance et autorité royale, nous avons par ces présentes, signées de nostre main, dit et ordonné, disons et ordonnons, voulons et nous plaist, en interpretant, en tant que besoin en est ou seroit, nostre édit du présent mois d'octobre, que les adjudicataires desdits fief et péage, leurs héritiers ou ayans cause, en jouiront en toute propriété, pleinement et incommutablement sans qu'ils puissent estre censés ni réputés domaniaux, ni sujets à rachat, ou qu'ils en puissent estre dépossédés à l'avenir par vente, revente, ni autrement, dont nous les avons déchargés, déchargeons par ces présentes, en satisfaisant par eux à l'entretien dudit canal à perpétuité, et autres charges, clauses et conditions portées par nostredit édit.

Si donnons en mandement, etc...

LETTRES ET INSTRUCTIONS DE COLBERT RELATIVES
A LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Pascal définissait les rivières « *des chemins qui marchent* ». Il semble que Colbert ait été frappé par cette image non moins juste que hardie. En tout cas il ne négligea rien pour le perfectionnement de la navigation. Il s'occupa entre autres du Rhône, de la Saône, de la Seine, de la Loire, de l'Allier, du Tarn, de la Garonne, du Lot, de la Somme, de l'Aube, de l'Oise, du Cher, de l'Indre, du Doubs, des canaux de Saint-Omer à Calais, de la Loire au Loing, concédé en mars 1679 au duc d'Orléans et achevé en 1692. Il songe aussi à joindre la Somme à l'Oise, première idée du canal Crozat qui sera exécuté au siècle suivant. Il charge Riquet et d'autres ingénieurs d'étudier le projet de jonction de la Saône à la Seine. Les études sont faites dans plusieurs directions : les deux principales sont devenues plus tard le canal du Charolais ou du Centre et celui de Bourgogne. A l'étude également les canaux de l'Oise à l'Escaut, de l'Aisne à la Meuse. Malheureusement la guerre absorbait la plupart des fonds, et on dut ajourner les travaux les plus utiles.

Les fragments que nous allons citer de la correspondance de Colbert témoignent des soins incessants que ce grand ministre donnait au développement et à l'amélioration de nos voies navigables.

Le 31 mai 1663, il écrivait à M. de Machault, maître des requêtes en mission :

« Le Roy ayant été informé que l'on peut facilement et à peu de frais rendre la rivière d'Aube navigable, depuis le lieu de Magnicourt (1) jusqu'à son embouchure dans la Seine. Sa Majesté, qui, dans le repos dont ses peuples jouissent à présent, n'a pas de plus forte application que ce qui peut contribuer au restablissement du commerce et à leur commodité, m'a commandé de vous faire scavoir qu'elle désire que vous vous transportiez sur les lieux, quand les autres affaires auxquelles vous travaillez actuellement vous le pourront permettre, afin d'en dresser vostre procès-verbal et donner vostre avis de ce que vous estimerez nécessaire pour faire réussir ce dessein, pour quoy le sieur Paillot vous donnera des mémoires et se rendra près de vous, lorsque vous luy marquerez. »

Par le même courrier, Colbert écrivait à Charles Paillot, écuyer, sieur de Magnicourt, maître particulier des eaux et forêts de la maîtrise de Chaumont :

« Les propositions que le sieur Deschiens m'a faites de vostre part pour rendre la rivière d'Aube navigable et pour faire un port à Magnicourt m'ayant paru raisonnables, je vous écris ces lignes pour vous dire qu'il sera bon que vous donniez les mémoires et instructions que vous en avez à M. de Machault et que vous vous rendiez

(1) Canton de Chevanges, arrondissement d'Arcis-sur-Aube.

auprès de luy. Vous assurant que, s'il s'y rencontre la mesme facilité que l'on m'a fait entendre, l'on trouvera une grande disposition à l'entreprendre dans l'esprit du Roy, dont la principale application est maintenant de restablir le commerce et d'appuyer tout ce qui contribuera à l'avantage ou à la commodité de ses sujets.»

Le 5 août 1666, les travaux nécessaires pour assurer la navigation de l'Aube furent adjugés au sieur Paillot, moyennant la somme de 66.000 livres. L'entreprise ne réussit pas. Comme l'intendant de Châlons exprimait des craintes à ce sujet, Colbert lui répondit le 13 mars 1683 :

« Comme vous sçavez combien il est important de rendre les rivières navigables autant qu'il est possible pour la commodité des peuples, je ne doute pas que vous n'ayez fait une solide réflexion à ce que vous m'écrivez pour former le sentiment que vous avez que la navigation de la rivière de l'Aube, qui avait esté entreprise par le feu sieur Paillot, ne peut pas réussir. Je ne puis pourtant m'empescher de vous dire que, comme ces ouvrages sont extraordinaires et forcent en quelque sorte la nature, bien souvent il se trouve que par les expédiens que les hommes habiles trouvent, ce qui paraissoit auparavant impossible devient possible; ainsy je vous prie de faire toujours visiter cette rivière par les personnes que vous trouverez intelligentes et habiles dans la province et par celles qui passeront, suivant les diverses rencontres. »

Malgré de grandes dépenses, l'Aube est restée seulement flottable au-dessus d'Arcis-sur-Aube.

Colbert appuya fortement le projet d'un canal du Rhône à l'étang de Berre, projet réalisé seulement au xix^e siècle.

Sous son ministère furent décrétés l'établissement d'un port et d'un bassin à Dunkerque : occasion pour Colbert de déclarer « qu'il n'avoit guère vu réussir des ouvrages par des corvées, particulièrement quand il faut observer des mesures dans un travail, et qu'il vaut beaucoup mieux faire marché à la toise. » Cependant, pour un autre genre de travail, il força les habitants de Honfleur et des environs de curer le port « comme ils y étaient obligés. » Il préférait que les travaux concernant la navigation intérieure fussent confiés à des compagnies.

La Loire est particulièrement l'objet de ses préoccupations. Il y avait eu des inondations dans le bassin de ce fleuve en 1586 et en 1615; des inondations consécutives de 1623 à 1633; inondations encore en 1651. Il y en eut à trois reprises sous le ministère de Colbert : en 1661, en 1665 et en 1668. Il se préoccupa beaucoup des ponts, et des levées et turcies destinées à préserver de leurs ravages les campagnes voisines du fleuve. Malgré tout, on n'a pu, depuis plus de 1.000 ans, arriver, par des travaux, à se défendre des crues de la Loire.

Un canal fut projeté au xvii^e siècle, qui, par Pluviers

ou Pithiviers et la rivière d'Étampes, devait assurer la jonction de la Loire et de la Seine; puis, regardé comme impossible à réaliser, ce projet fut abandonné.

Adam de Craponne avait eu le premier l'idée du canal du Charolais ou du Centre, et on commença à y travailler sous Henri II. Il devait faire communiquer la Saône et la Loire par l'étang de Longpendu. En 1663, Colbert écrivit au chevalier de Clerville de visiter cet ouvrage « qui donneroit la communication des mers Méditerranée et Océane en traversant tout le royaume, et, par le moyen du canal de Pluviers, viendrait mener avec facilité par là toutes les commodités des deux mers jusqu'à Paris. » Dans la même lettre : « il (le chevalier de Clerville) visitera et examinera le dessein qui a été proposé de faire un canal de Beaucaire à Aigues-Mortes (par le moyen duquel tous les marais qui sont en grande quantité dans cette estendue de pays se trouveront desséchés), avec un port à l'embouchure dudit canal. » Dans la même lettre encore : « Il examinera la proposition qui a été faite de rendre la tour de Cordouan inutile par le moyen d'un canal depuis Royan jusqu'à la rivière de Seudre, par lequel les vaisseaux pourroient entrer avec grande facilité dans la Gironde et éviter son embouchure dans la mer, qui est très difficile et où divers vaisseaux ont souvent péri. »

Le 13 juin 1664, Colbert écrivait à M. Doni d'Attichi, évêque d'Autun, deux mémoires « concernant la navigation de la rivière d'Arroux et les réparations qui sont à

faire le long de la Seine pour la rendre navigable depuis Bar-sur-Seine jusqu'à Paris.»

Le 15 juillet 1673 il parle encore à l'évêque d'Autun des travaux à faire sur l'Arroux.

Le 26 avril 1665, il envoie de Saint-Germain des instructions au sieur Chamois, ingénieur :

« ...Il examinera la proposition de rendre la rivière de Provins (1) navigable depuis Provins jusqu'à l'embouchure de la rivière de Seine, en dressera son procès-verbal de visite, fera le devis et l'estimation des ouvrages nécessaires pour parvenir à cette fin, s'informerá des avantages que recevra le pays de cette navigation, de la quantité, à peu près, de muids de bleds, de vins et d'autres denrées qui pourrons estre transportées par cette voye et m'enverra le tout sans perte de temps.

« De là il s'en ira visiter les ouvrages qui se font pour rendre la rivière d'Aube navigable depuis Magnicourt jusqu'à Nogent-sur-Seine; et, pour cet effet, les devis et marchés desdits ouvrages luy seront mis entre les mains, afin qu'il puisse connoistre si l'entrepreneur exécute ponctuellement son marché, et mesme s'il est en estat de rendre lesdits ouvrages parfaits dans le temps qu'il s'est engagé. Et il examinera soigneusement s'il ne se pourroit rien faire de mieux dans la conduite des ouvrages.

« Il fera une semblable visite pour rendre la rivière d'Aube navigable depuis Magnicourt en remontant jus-

(1) La Voulzie; des travaux y furent faits en pure perte : dès 1680, on ne naviguait plus sur cette rivière.

qu'à Bar-sur-Aube, et observera les mesmes choses que celles qui sont dites pour la rivière de Provins.

« Les mémoires pour faire communiquer la rivière de Meuse et celle d'Aisne luy seront remis. Il examinera la possibilité de cette proposition, en fera une visite bien exacte, dressera son procès-verbal et fera les devis et estimation des ouvrages nécessaires à faire pour l'exécution de ce dessein ; il observera surtout de marquer les lieux et la distance où l'on pourra prendre les matériaux, afin de connoître au vray le prix des ouvrages et en pouvoir faire une juste estimation.

« En mesme temps qu'il travaillera à reconnoître la possibilité de la communication de ces deux rivières, dont il connoistra assez l'importance puisqu'il s'agit de rendre libre la navigation de l'Allemagne et Hollande avec la France, sans passer par la mer, il examinera tout ce qu'il y auroit à faire pour rendre navigable la rivière d'Aisne depuis le lieu où elle recevroit le canal de cette communication jusqu'au lieu où elle commence à estre navigable à présent...

« ...Il s'en ira trouver le sieur Morel, fermier général des gabelles des Trois Eveschés qui se trouvera à Verdun dans le temps préfixe qu'il luy marquera, suivant la lettre que je luy écris, qui sera jointe à la présente instruction, pour faire ensemble la visite de toutes les rivières de Champagne, du pays des Trois-Eveschés et de Lorraine, qu'il prétend pouvoir estre rendues navigables avec facilité ; en faire les procès-verbaux et faire

l'estimation des ouvrages, et faire en mesme temps les observations des avantages que le royaume en pourra recevoir.

«Après avoir fait toutes ces visites, il s'en viendra entre Bar-sur-Seine et Troyes, en un village appelé Polisy, où M. le mareschal du Plessis doit faire commencer le travail que le Roy lui a permis de faire, pour rendre la rivière de Seine navigable depuis ledit lieu jusqu'à Nogent-sur-Seine; observera si lesdits ouvrages avancent, s'ils sont solides et bien conduits, en dira ses avis aux entrepreneurs et en dressera son procès-verbal.»

Le 19 juillet 1669, de Saint-Germain, au chevalier de Clerville :

« J'attends de vostre industrie et application que vous surmonterez toutes les difficultés qui naissent de la jalousie des emplois entre l'intendant et les évêques de Castres et Lavaur pour donner une bonne fois un établissement solide aux travaux des rivières d'Agout et du Tarn, afin qu'ils continuent toujours et que les deniers des impositions soient utilement employés. Je prendrai soin de vous envoyer les arrests du conseil dont vous avez besoin, aussytôt que vous aurez vu avec M. de Bezons ceux qui vous seront nécessaires.»

Les travaux entrepris pour la navigation de l'Agout avaient en effet rencontré beaucoup d'opposition.

Le 2 août 1669, de Saint-Germain au chevalier de Clerville :

« J'espère que vous aurez conféré avec ceux qui veulent entreprendre le dessèchement des marais d'Aigues-Mortes et que vous les aurez disposés à se charger d'une partie de la dépense de la communication de l'estang de Thau au Rhône. J'attendray sur ce sujet les mémoires que vous me devez envoyer. »

La compagnie qui devait entreprendre ces travaux eut du mal à se former. En 1671, il manquait encore cinq personnes sur les vingt qui étaient jugées nécessaires à la formation de la compagnie.

Le 23 novembre 1669, à M. Le Camus, intendant à Riom :

« J'ai reçu vostre lettre du 12 courant, ensemble le devis des travaux qui sont à faire pour rendre parfaitement navigable la rivière d'Allier depuis Brioude jusqu'à Pont-du-Château. Puisque ce travail estant achevé, on estime que les marchands profiteront tous les ans d'une somme aussy considérable que celle de 10.000 livres sur les voitures de charbon de terre qu'ils font faire sur cette rivière, je vous prie d'examiner si l'on ne pourroit pas obliger ceux d'Orléans qui ont soin de la navigation des rivières, de faire une partie de la dépense. Toutefois, si cela ne se peut, j'enverray sur les lieux les 10.000 livres que vous me mandez, aussytost que l'estimation et l'adjudication des ouvrages seront faites, afin de les commencer au printemps de l'année prochaine; et pour le surplus de la dépense, elle sera imposée sur la province. Cependant apportez toutes sortes de précautions pour rendre

les ouvrages solides et pour vous garantir des surprises des entrepreneurs.»

Colbert était toujours en garde contre ces derniers.

Le 13 décembre 1669, à M. de Souzy, intendant à Lille :

« J'ay esté bien ayse de voir le plan et le devis du canal de Douai à Lille. Le Roy, vous ayant chargé, par vostre instruction, de demander aux Estats de Lille qu'ils ayent à faire travailler à ce canal, je ne doute pas que vous ne l'obteniez facilement. Observez seulement que ces ouvrages se fassent solidement et diligemment. L'avantage qui en reviendra aux pays conquis sera si grand que je suis persuadé que les peuples y concourront avec plaisir.»

Ce canal, qu'on appelle le canal de la Haute-Deule, réunit la Scarpe avec la Deule, communique avec le canal de la Bassée et rejoint à Lille celui de la Basse-Deule qui se jette dans la Lys. Il fut terminé en 1690.

Une lettre de Louvois à Colbert du 2 février 1669 énumère ses avantages :

« Si vous faisiez travailler au rétablissement du canal qui va de Lille à Douai, ce seroit un très grand avantage en ce que tout ce qui vient du Hainaut n'ayant plus besoin de passer par Gand, les marchandises ne payeraient qu'une fois le droit de sortie chez les Espagnols, au lieu de trois qu'on leur fait payer, sçavoir : un de sortie à Gand, un d'entrée à Gand, et un de sortie au dernier village du vieux bourg de Gand.

« On prétend que l'on peut faire passer un canal par les

chastellenies d'Oudenarde et de Courtray, pour communiquer de l'Escaut à La Lys. Si vous désiriez envoyer quelqu'un sur les lieux, je manderois à l'ingénieur qui en a les mémoires de les luy communiquer.»

Le 28 décembre 1669, Colbert écrivait au sieur de La Feuille, ingénieur :

« ...Estant bien ayse que vous preniez soin à l'avenir des travaux qui sont à faire pour rendre parfaitement et entièrement navigables les rivières du Tarn, du Lot, et d'Agout, je vous diray qu'il est nécessaire de presser les diocèses qui doivent recevoir de l'utilité de la navigation desdites rivières, de fournir des sommes proportionnées aux avantages qu'ils en tireront.»

Dans la même lettre, il l'avertit que les fermiers des gabelles du Lyonnais se plaignent, pour le transport de leur sel, de l'ensablement du canal de Silvéral, qui conduit de Peccais à l'embouchure du Rhône. Il faut examiner les travaux qui sont nécessaires pour rendre navigable ce canal dont l'État s'est obligé par bail à assurer la navigation.

Le 15 février 1670, de Saint-Germain, au sieur de La Feuille, ingénieur :

« Je vois par votre lettre du 5 de ce mois et par le mémoire qui y estoit joint les propositions que vous faites pour rendre la rivière d'Agout navigable depuis Castres jusqu'à Saint-Sulpice (1). Rien n'estant plus

(1) Sur la rive gauche de l'Agout, près de son confluent avec le Tarn.

important et avantageux, j'approuve sans difficulté que M. de Bezons passe au plus tôt un marché de tous ces ouvrages avec un entrepreneur solvable, aux conditions portées par ledit mémoire; toutefois, il sera bon, pour soulager les peuples des diocèses de Castres et de Lavaur, qui doivent fournir à cette dépense, qu'il prenne un soin particulier d'en faire les adjudications au meilleur compte qu'il luy sera possible...

« ...La navigation de la rivière du Tarn estant aussi considérable que vous sçavez, examinez dans peu avec M. l'évesque d'Albi tout ce qui est à faire pour réussir dans cette entreprise, et ensuite ne perdez pas de temps à me faire sçavoir ce que vous estimerez à propos sur ce sujet.

« Tous les travaux qui sont à faire, pour rendre la rivière du Lot parfaitement navigable, estant dans le département de M. de Sève, je luy mande d'en faire faire le plus promptement le devis; et comme vous avez connoissance de tous ces ouvrages, par la visite que vous en avez faite, je luy marque de s'entendre avec vous, pour en faire l'adjudication à un entrepreneur solvable; ensuite j'enverray des fonds sur celui de 50.000 livres que le Roy a promis, pour commencer ce travail cette année, et j'en préparerai un pareil pour 1671. Cependant, lorsque vous serez sur les lieux, faites bien connoistre aux habitans de Cahors les avantages qu'ils recevront de cette navigation, afin que, quand M. de Sève leur proposera de faire la dépense du changement des trois pas-

selis qui sont sous leurs ponts en écluses, ils s'y trouvent entièrement disposés.»

Colbert écrivait déjà à de La Feuille le 1^{er} novembre 1669 :

« Il sera bien nécessaire que vous preniez le temps du passage du chevalier de Clerville en ce pays-là pour visiter ensemble les ouvrages de la rivière du Lot, mon intention estant de travailler tous les jours à en rendre la navigation plus facile et plus commode. Pour cet effet, il faut bien examiner s'il y a quelque chose à faire à toutes les écluses pour en augmenter la solidité et la facilité de navigation; et comme je vois clairement que les écluses sont infiniment plus avantageuses à la navigation que les passelis, il faut examiner si nous ne pouvons point entreprendre de faire en trois ou quatre années autant d'écluses qu'il y a de passelis, et en ce cas je pourvoiray au fonds qui sera nécessaire pour cela.

« Il est nécessaire que vous examiniez bien tout ce qu'il peut y avoir de bon et de mauvais dans ces ouvrages et mesme tous les expédiens que l'on peut pratiquer pour les rendre de moindre dépense et plus faciles, d'autant que je feray perpétuellement travailler à des navigations de rivières. »

Le 23 septembre 1670 il écrit, de Saint-Germain, aux trésoriers de France en Provence, leur rappelant que, le 9 août 1662, le roi, par arrêt de son conseil, leur a ordonné de donner leur avis sur la proposition de construire un

canal « depuis le Rhône, à Tarascon, jusqu'aux étangs de Berre et à la mer de Martigues en Provence. » Il les presse de donner leur avis à Sa Majesté sur « la commodité ou incommodité que ce canal pourroit causer au commerce de ses sujets. »

Le 3 octobre de l'année suivante, il leur écrit de nouveau à ce propos :

« Comme ces ouvrages ne peuvent estre qu'avantageux pour faciliter le commerce, et que le Roy veut contribuer toujours au bien de ses peuples, il est à propos que vous travailliez incessamment à l'exécution dudit arrest (de 1662), et qu'en mesme temps vous examiniez à combien pourroit monter la dépense pour mettre cet ouvrage en sa perfection, afin que, sur ce que vous me ferez sçavoir, j'en puisse rendre compte à Sa Majesté. »

La concession de ce canal avait été accordée, en 1664, au duc de Saint-Aignan, associé au sieur Millet de Valbrun; mais l'importance de la dépense, estimée à 5 millions, avait arrêté l'exécution des travaux. La nouvelle tentative de Colbert n'aboutit pas. Ce n'est qu'au ^{xix}^e siècle qu'on a ouvert le canal d'Arles à Bouc.

Le 17 octobre 1670, Colbert écrivait au sieur Gravier, commissaire de marine à Dunkerque :

« J'ay reçu la lettre que vous m'avez écrite, le 9 de ce mois, sur la proposition que vous me faites au sujet du bassin et du canal de l'écluse bleue. Je vous diray que je n'ay guère vu réussir des ouvrages par des cor-

vées, particulièrement quand il faut observer des mesures dans un travail et qu'il vaut beaucoup mieux faire marché à la toise pour creuser et élargir ce bassin et ce canal.»

Le 5 novembre 1670, de Paris, à M. Barillon, intendant à Amiens :

« Je suis bien aise d'apprendre, par vostre lettre du 31 du mois passé, que la navigation sur la rivière de la Scarpe soit en bon estat, et je ne doute pas qu'elle ne produise au pays les avantages que nous nous sommes proposés. Il faut seulement que vous teniez soigneusement la main que les ouvrages en soyent bien entretenus, et que vous preniez la peine de la visiter toutes les fois que vous irez en ce pays-là. Il seroit mesme très à propos d'establir, de concert avec les députés des Estats, cette navigation : sur quoy il seroit nécessaire de faire quelques réglemens qui pussent servir à contenir les bateliers, et en cas de contraventions les punir d'amende, estant très nécessaire que cette sorte de justice soit sommaire, d'autant que si on laisse les juges ordinaires en connoistre, il seroit peut-estre bien difficile que, par les longueurs des procédures, cette navigation ne se ruinast à la fin. Je vous prie d'examiner ce point, et, en cas que vous y trouviez quelque difficulté à cause que l'usage du pays est peut-estre contraire à ce que l'un de vos subdélégués juge, comme nature d'affaire ordinaire, de me faire sçavoir quel autre expédient l'on pourroit mettre en usage.»

La Scarpe sert de communication entre Arras, Douai et Tournay. Dès le 22 mai 1670, Colbert engageait les États d'Artois « à faire curer ce canal dans les endroits où il n'estoit pas assez profond, pour faciliter la navigation, en sorte que les marchands pussent s'en servir pour la voiture des marchandises qu'ils faisoient venir en transit. » Le 7 octobre ces travaux n'étaient même pas commencés. Il s'en plaignait à l'intendant et lui disait « d'employer toute l'autorité du Roy pour obliger les Estats à les achever promptement. » On voit que le 5 novembre les travaux étaient faits.

Le 28 novembre 1670, de Paris, au sieur Demuin, trésorier de France à Amiens :

« Je suis bien ayse d'apprendre, par votre lettre du 22 de ce mois, que les bateaux peuvent passer en toute saison par le canal qui a esté fait au travers d'Abbeville (canal marchand creusé en 1634 et qui allait de Saint-Valery à Amiens). Ne manquez pas de tenir la main à ce que cette navigation soit toujours en bon estat. Pour cet effet il sera nécessaire que vous visitiez pendant cet hyver s'il n'y aura pas quelque réparation à faire, afin d'y travailler promptement, n'y ayant rien de si grande conséquence que de rendre facile la navigation des canaux et des rivières. »

Le 21 février 1671, de Paris, à M. de Bezons, intendant à Toulouse :

« Vous estes si bien persuadé des avantages que la province de Languedoc recevra de la navigation des

rivières, que je crois qu'il suffit seulement de vous répéter les mesmes choses que je vous ay écrites cy-devant sur ce sujet, c'est-à-dire qu'aussytost que les Estats seront finis, Sa Majesté désire que vous alliez promptement dans le Haut Languedoc, pour travailler non seulement à la liquidation des dettes de la ville de Toulouse, mais aussy à l'avancement des travaux des rivières.

« Comme, à l'égard de celle d'Agout, j'estime qu'il n'y a qu'à tenir la main que les marchés que vous avez faits s'exécutent et que les entrepreneurs ne soient point troublés dans la levée des impositions qui ont esté établies dans les diocèses qui sont situés sur cette rivière, et que, touchant celle du Tarn, le Roy désire toujours y faire employer les deniers qui pourront provenir des années passées, à cause de quelques droits domaniaux établis dans le diocèse d'Albi sur les bleds, qui n'ont point esté perçus, je vous prie, lorsque vous serez sur les lieux, de faire la liquidation de ce à quoy peuvent monter lesdits droits, de m'en envoyer un mémoire et des expéditions nécessaires pour en faire la levée, et en mesme temps de faire faire les devis et estimations des ouvrages, pour en passer les marchés et ensuite commencer le travail. En cas que les arrérages desdits droits domaniaux ne suffisent pas, vous examinerez, s'il vous plaist, les moyens d'y pouvoir suppléer, estant très-nécessaire et important de parvenir à rendre ces rivières navigables, puisqu'elles doivent estre très utiles et avantageuses à la province du Languedoc.

« Je renvoie le sieur de La Feuille en Languedoc, après avoir fait une visite assez exacte des ouvrages qui ont esté faits en Hollande de la qualité de ceux dont il doit avoir soin. Et comme, par les connoissances qu'il s'est acquises dans ce voyage, il s'est rendu capable de bien servir dans son employ, je vous prie de prendre créance, en ce qu'il vous dira, et, en cas qu'il vous trouve dans le Haut Languedoc, d'aller visiter avec luy, si vous l'estimez à propos, les travaux du sieur Riquet, afin de l'exciter toujours de plus en plus à leur avancement et à observer leur solidité. »

Puis il lui demande de faire tout ce qui dépendra de lui pour former une compagnie en vue du desséchement des marais d'Aigues-Mortes.

Le 28 février 1671, de Paris, aux intendants :

« Sa Majesté m'a ordonné de vous écrire que, dans les visites que vous avez ordre de faire de vostre généralité, vous examiniez avec soin s'il y a quelques rivières qui puissent estre rendues navigables, et, en ce cas, que vous en fassiez faire la visite, ensemble le devis des ouvrages qu'il sera nécessaire d'y faire pour les rendre navigables. En cas que vous n'ayez personne dans la-dite généralité pour faire les devis de ces ouvrages, et que vous voyiez quelque apparence d'en pouvoir rendre quelqu'une navigable, en m'en donnant avis, j'y pourray envoyer quelque personne intelligente pour y travailler. »

Le 14 mars 1671, de Paris, à l'intendant de Châlons, M. de Caumartin :

« J'apprends, par vostre lettre du 6 de ce mois, les rivières que l'on peut rendre navigables dans la généralité de Châlons; mais comme, avant de rien résoudre à cet égard, il seroit bon de former une compagnie capable d'entreprendre ces ouvrages, je vous prie d'exciter tous ceux que vous croirez pouvoir prendre part dans ces sortes d'affaires, à faire des propositions.

« Comme rien ne peut estre plus avantageux pour faciliter le commerce, vous ne devez pas douter que je n'excite aussy le plus grand nombre de personnes que je pourray à s'intéresser dans de semblables entreprises. Cependant vous pourrez faire faire les devis et estimations des ouvrages à faire auxdites rivières et ensuite me les envoyer, parce que, quand mesme on ne pourroit point former de compagnie pour entreprendre ces ouvrages, le Roy, connoissant l'utilité qui en reviendroit, donneroit ses ordres pour y faire travailler. »

Au mois de juillet 1662, le duc de Guise avait été autorisé à rendre navigable l'Oise de Noyon à la Fère et de la Fère à Chauny et Sempigny. Le 23 juin 1673, Colbert écrit au sieur Ferry, ingénieur :

« Sur l'avis que l'on me donne qu'il reste encore quelques ouvrages à faire pour rendre la rivière d'Oise navigable proche de Guise, je vous écris ce mot pour vous dire qu'il est à propos que vous preniez vostre temps pour vous transporter sur les lieux, afin d'en faire une visite exacte et de dresser un procès-verbal, devis et estimation des ouvrages et de la dépense qu'il faudroit faire

pour rendre la navigation de ladite rivière commode, assurée et facile.»

Le 10 août 1675, de Versailles, à M. de Marillac, intendant à Poitiers :

« J'ai examiné la proposition que vous me faites d'aliéner le droit de 20 sols qui se lève sur chaque bateau qui passe par l'écluse qui est à une demy-lieue de Niort, pour la faire réparer et mettre en estat que la navigation soit commode et facile. Comme vous me marquez que ce droit ne monte qu'à 400 livres par an, et que la dépense qu'il faudra faire pour cette réparation iroit à près de 1.200 livres, j'estime que l'on ne peut mieux faire à présent que de passer ces marchés.

« C'est pourquoy je vous prie de travailler incessamment à faire les publications, et ensuite d'en faire l'adjudication aux conditions les plus avantageuses qu'il vous sera possible pour le Roy, et surtout d'y mettre une clause, que Sa Majesté pourra retirer le droit toutes fois et quantes qu'il luy plaira, en remboursant l'entrepreneur des dépenses qu'il aura faites.»

Le 5 septembre 1679, de Fontainebleau, à M. de Ris, intendant à Bordeaux :

« Je viens d'examiner les lettres que vous m'avez écrites et les mémoires que vous m'avez envoyés en date du 3 juin dernier, concernant la navigation des rivières de Dordogne et de Vézère.

« Les ouvrages qui concernent la navigation des rivières et ceux qui sont à faire sont d'un si grand avantage

pour les peuples, qu'il ne faut pas hésiter à y faire travailler promptement en temps de paix. Ainsy vous pouvez y faire travailler le plus longtemps qu'il sera possible, et les faire avancer autant que le temps avancé de cette saison le pourra permettre. Faites en sorte qu'il en couste au Roy le moins qu'il se pourra, en faisant employer tout ce qui est provenu du péage levé par les marchands, depuis qu'ils n'en ont point rendu compte; pour le surplus, en me donnant avis de ce qu'il faudra que le Roy fournisse, tant pour cette année que pour les suivantes, j'en ferai les fonds.

« Appliquez-vous surtout à empescher toutes les vexations qui sont faites par les gentilshommes, soit pour leurs péages, soit pour leurs moulins. Vous pouvez informer contre eux sans difficulté et envoyer les informations, sur lesquelles le Roy vous donnera les pouvoirs qui vous seront nécessaires; et considérez ces sortes de travaux comme estant ce qui se peut faire de plus avantageux pour les peuples. »

Le 16 mars précédent, Colbert recommandait au même intendant d'activer les travaux du Lot afin d'en augmenter la navigation.

Le 18 décembre 1679, au sieur Poitevin, ingénieur :

« M. Poncet m'écrit qu'il seroit nécessaire de travailler promptement à visiter les ouvrages qui sont nécessaires pour rendre les rivières d'Auron, Cher et Indre, de la province de Berry, navigables, et comme je m'aperçois que la rivière de Loire est d'une trop grande estendue

pour pouvoir vous seul visiter exactement tous les ouvrages, tant des turcies et levées que des ponts et chaussées qui se font le long de cette rivière, j'ay dessein de diviser cette rivière en deux parties.

« La première, qui se prendra depuis Roanne, comprendra la navigation des rivières d'Allier, Dore et autres de la province d'Auvergne, les provinces de Nivernois et Berry, les ponts de Decize, Moulins, Nevers, la Charité, Gien et Jargeau, jusqu'à Orléans.

« La seconde, qui commencera depuis Orléans, comprendra les turcies et levées de cette province, les ponts de Blois, Amboise, Tours, la Flèche, les ponts de Cé et les provinces de Vendômois, Touraine, Maine et Anjou.

« Vous pouvez choisir l'une de ces deux parties pour prendre soin des ouvrages qui s'y feront. J'enverray un ingénieur dans l'autre partie. Ce partage, néanmoins, ne se fera que l'année prochaine; cependant ne manquez pas, aussytost que vous aurez achevé la réception des ouvrages des turcies et levées, et donné les ordres nécessaires pour faire mettre en seureté pendant l'hyver le pont d'Orléans, d'aller en Berry pour voir avec M. Poncet les ouvrages qu'il est nécessaire de faire pour la navigation desdites rivières d'Auron, Cher et Indre, et disposer toutes choses pour travailler l'année prochaine. Vous trouverez cy-jointe une copie du mémoire que ledit sieur Poncet m'a envoyé au mois de décembre de l'année passée concernant la navigation de ces rivières. »

Le 23 juillet 1680, de Sceaux, à M. de Breteuil, intendant à Amiens :

« J'ay examiné les mémoires que vous m'avez envoyés concernant la navigation de la Somme, depuis Bray jusqu'à Péronne, qui consiste en la construction de neuf écluses, dont la dépense, qui est desjà fort grande, monte à 156.000 livres; mais je doute que le sieur Buisson ayt bien examiné tous les travaux qui sont à faire pour parvenir à cette navigation, d'autant que, les bords de cette rivière estant fort plats, elle inonde, comme vous le sçavez, toutes les prairies qui sont sur ses bords; et mesme, une partie des terres qui l'environnent estant spongieuses, elle transpire au-dedans, en sorte que, par ces deux inconvéniens, il seroit difficile de faire un fonds certain sur la profondeur d'eau qui demeureroit dans cette rivière pour la navigation.

« Ainsy, pour bien juger de ce travail, il seroit nécessaire d'en sonder tous les bords et examiner les travaux qu'il y auroit à faire pour les rendre assez solides et assez hauts pour contenir toute l'eau de la rivière dans son lit, et que cette eau ainsy contenue fust toujours assez profonde pour soutenir les bateaux de cette navigation. Il faudroit examiner de plus à combien pourroient monter les dédommagemens qu'il y auroit à faire aux particuliers, pour les moulins et terres qui seroient pris; et comme il me paroist, par ce que je viens de vous dire, que la dépense seroit fort grande, il faut bien examiner si l'utilité qu'on en retireroit seroit proportionnée à cette

depense, ce dont mesme je doute. Ainsy, comme il n'y a rien à cela de pressé, je vous prie de vous donner tout le temps nécessaire pour bien examiner tous ces points.

« La navigation de la rivière de Moreuil (1) jusqu'à Roye ou Montdidier, et de là jusqu'à la rivière d'Oise, seroit fort avantageuse; il sera bon que vous fassiez examiner et le moyen et la dépense qu'il y auroit à faire pour y parvenir.

« J'ay vu tous les mémoires que vous m'avez envoyés concernant le restablissement des digues, écluses et canaux depuis Groffliers costoyant la mer jusqu'à Montreuil; et comme il est important de remédier promptement aux désordres qui en pourroient arriver et que vous convenez que c'est aux particuliers qui ont des terres en cette estendue de contribuer à ces ouvrages, envoyez moy le projet des arrests que vous désirez tant pour la visite et l'adjudication de ces ouvrages que pour l'imposition qui est à faire sur les terres qui en tireront avantage, et pour entretenir à l'avenir lesdits ouvrages, en sorte que les mêmes accidents n'arrivent plus, s'il est possible... »

Le 4 septembre 1680, de Versailles, à M. de Ménars, intendant à Orléans :

« Après avoir examiné le mémoire que vous m'avez envoyé avec vostre lettre du 3 février dernier, concernant les droits dits de boîte qui se lèvent sur la rivière de

(1) L'Avre, affluent de la Somme.

Loire, par la communauté des marchands, sur les marchandises qui passent par ladite rivière, j'ay remarqué que ces droits sont affermé, lors de l'assemblée générale qui se fait à Orléans, de trois en trois ans ou de quatre en quatre ans, des délégués au nombre de vingt-neuf, des villes situées sur ladite rivière et y affluentes; que les deniers provenant desdits droits sont employés au balisage desdites rivières, et que lesdits délégués, qui font l'employ de ces deniers en tirant des lettres de change sur le receveur général de ladite communauté à Orléans, en rendent compte en ladite assemblée. Ensuite le receveur en compte par-devant les lieutenant général, procureur et avocat du Roy au bailliage d'Orléans, en présence desdits délégués. Et comme il est important que ces droits soient portés à leur juste valeur et que l'employ en soit fait utilement et suivant leur destination, il est nécessaire que le bail en soit fait à l'avenir par l'intendant de la généralité d'Orléans, en présence cependant desdits députés, ainsy qu'il est accoustumé, et que les ouvrages pour le balisage desdites rivières soient adjudés et faits par l'autorité pareillement dudit intendant.

« En cas que vous ayez besoin de quelques arrests du conseil pour establir cet ordre, en m'en donnant avis, je vous les enverray. Cependant, je vous prie de vous faire représenter les derniers comptes qui ont esté rendus desdits droits de boîte et d'examiner s'il n'y a eu aucun divertissement des deniers procédant de ces droits,

parce qu'en cas qu'il y en ayt eu vous ne devez pas manquer de donner tous vos soins pour faire en sorte que ces derniers soyent employés à l'avenir suivant leur destination, c'est-à-dire au balisage et à l'entretienement de la navigation de la rivière de Loire et autres y affluentes. Examinez les comptes de cette recette et dépense, et envoyez-m'en un extrait, le Roy voulant changer la destination de ce fonds, parce qu'il ne paroist aucun ouvrage public, fait de ce fonds, depuis que ces droits se lèvent. »

La première adjudication des droits de boîte fut faite le 14 mai 1682, conformément aux ordres de Colbert, moyennant 14.500 livres. Le Conseil d'État, en approuvant ce bail, ordonna au receveur de ne faire aucun paiement des deniers qui en proviendraient qu'en vertu des ordonnances de l'intendant d'Orléans.

Le 9 juillet 1681, de Versailles, à M. de Nointel, intendant à Tours :

« Les habitants de la Vallée-d'Anjou ont présenté la requeste que je vous envoie. Comme il n'y a rien qui soit d'une plus grande utilité aux peuples que la navigation des rivières qui leur donne de grandes facilités pour le transport de leurs denrées et marchandises, il est bien nécessaire que vous examiniez avec soin, et que vous fassiez mesme examiner par quelque personne intelligente en ces matières, si les projets qui avoient esté faits pour la navigation de cette rivière (l'Authion) peuvent estre exécutés, à combien en pourra monter la dépense,

quelle estendue aura la navigation nouvelle, et par quels moyens on pourra pourvoir à cette dépense sans estre à charge aux finances du Roy.»

Sept jours après, Colbert écrivait à l'intendant de Limoges :

« Dans le cours des visites que vous faites, je vous prie de bien examiner ce qui concerne la navigation des rivières, parce qu'il n'y a rien qui apporte tant d'avantages aux peuples. Ainsy, si vous avez quelqu'un dans la généralité, qui soit un peu entendu à ces sortes d'ouvrages, faites-le travailler à examiner la rivière de Boutonne (1) et autres et voyez s'il y auroit lieu d'en pousser la navigation plus loin qu'elle n'est à présent. »

Le 15 avril 1682, Colbert accepta la proposition de l'intendant : pousser la navigation de cette rivière de Saint-Jean d'Angély à Chisy.

Le 31 décembre 1681, de Paris, à M. de Breteuil, intendant à Amiens :

« Comme vous connoissez parfaitement de quelle importance sera le communication de Calais à Saint-Omer par les canaux, j'estime que vous devez y envoyer différens entrepreneurs, leur communiquer les plans et devis et en faire les adjudications le plus tost qu'il sera possible, suivant les projets que vous en avez faits et dont j'ay rendu compte au Roy. Je vous ay fait sçavoir, si je ne me trompe, combien Sa Majesté désire

(1) Petit affluent de la Charente.

contribuer à ce travail; mais, comme il est difficile que l'adjudication puisse estre aussy juste que vous l'avez cru, je ne doute pas que Sa Majesté ne fasse le fonds de l'augmentation, s'il y en a, pourvu qu'elle ne soit pas beaucoup considérable.

« Je suis bien ayse que vous trouviez plus d'apparence que vous n'avez cru à la jonction de la rivière de Somme à celle de l'Oise; je vous prie de vous y appliquer, comme estant un ouvrage qui peut estre d'une très grande utilité. Vous sçavez bien que la plus grande difficulté consiste à trouver assez d'eau dans le point de l'assemblée des eaux qui tombent dans les deux rivières. »

Le 25 septembre précédent, Colbert envoyait à cet intendant l'arrêt du conseil sur la navigation de Calais à Saint-Omer, l'engageait à veiller à son exécution et ajoutait :

« Sa Majesté n'a pas prononcé sur les 25.000 livres que vous estimez qu'elle devoit fournir pour employer à cette navigation, parce qu'elle désire que vous fassiez tout ce qu'il sera possible pour la décharger de cette dépense, ou que vous la diminuiez autant que vous pourrez, estant juste que le pays conquis qui profitera de cette navigation, tant par l'augmentation de son commerce que par le desséchement de ses terres, fasse la meilleure partie de la dépense. »

Le roi consentit néanmoins à fournir cette somme, et, le 20 juin 1683, Colbert écrivait à l'intendant :

« A l'égard des ouvrages que vous faites faire depuis

Calais jusqu'à Saint-Omer pour la communication de ces deux villes par canaux, pressez en l'achèvement et prenez garde qu'ils soyent de durée et que l'entretènement en soit facile. Je donne ordre pour cet effet au trésorier des Ponts et Chaussées de remettre à son commis à Calais les 5.000 livres que vous devez pour reste des 25.000 que Sa Majesté a résolu de faire fournir dans le courant desdits ouvrages.»

Le 19 décembre 1681, il écrivait, de Paris, au sieur Poitevin, ingénieur :

« ...Au surplus, ne manquez pas de bien examiner les ouvrages qui sont à faire pour maintenir et augmenter la navigation des rivières d'Eure et de Cher, et de m'envoyer le mémoire qui vous en aura été fait.»

Le 23 septembre 1682, de Saint-Germain, à M. de Morangis, intendant à Caen :

« Le Roy a esté informé que la rivière de Lisieux n'est plus navigable à présent à cause des terres qui se sont renversées dans son canal lors des dernières inondations; et comme le service de Sa Majesté en pourroit souffrir s'il n'y estoit promptement remédié, faites-moy sçavoir, s'il vous plaist, s'il se trouveroit beaucoup de difficulté à restablir le cours de ladite rivière, et si, pour cet effet, vous ne pourriez pas obliger chaque particulier à travailler le long de ses héritages.»

Le 8 mai 1682, de Sceaux, il demande à M. de Ris, intendant à Bordeaux « en quel estat sont les réparations des écluses de la rivière de Baise.»

Le 15 juillet 1682, de Versailles, à M. de Ris, intendant à Bordeaux :

« ...Je m'attends qu'aussytost que les eaux seront assez basses pour travailler aux écluses de Buzet et de Lavardac (1), vous tiendrez la main que ce travail se fasse avec la solidité et la diligence nécessaires.

« Le Roy a approuvé la proposition que je lui ay faite de rendre les rivières de l'Isle et de Vézère navigables, et pour cet effet de faire une imposition de 120.000 livres en quatre années sur les généralités de Bordeaux et Limoges, à raison de 15.000 livres par an sur chacune généralité, à commencer en l'année prochaine (2). Ainsy, vous devez travailler à mettre les devis en estat de pouvoir faire les publications et les adjudications de ces ouvrages. Mais, comme ils sont fort importants, il faut que vous vous donniez le temps de les bien examiner, et rechercher des entrepreneurs capables de bien faire ces ouvrages qui seront d'un grand avantage aux peuples; et il sera bon que vous en fassiez les adjudications dans le courant de cette année, afin que les constructeurs puissent faire amas de leurs matériaux dans le courant de l'hyver prochain, et commencer leur travail aussytost que le temps le pourra permettre. Je vous envoie l'arrêt que Sa Majesté a rendu pour approuver ladite proposition. »

(1) Il s'agit de la canalisation de la Baise, dans l'arrondissement de Nérac.

(2) Cette imposition est autorisée par arrêt du Conseil du 11 juillet 1682.

Le 4 septembre 1682, de Paris, au sieur Bruand, ingénieur :

« J'ai vostre lettre du 27 du passé avec le mémoire des dépenses que vous estimez devoir estre faites pour rendre la rivière du Doubs navigable depuis Besançon jusqu'à son embouchure dans la Saône; et comme cette dépense monte à 400.000 livres, le Roy a remis l'exécution de ce dessein à l'année prochaine.

« Cependant il est nécessaire que vous fassiez encore une seconde visite de cette rivière, et que vous fassiez mesme une carte, en marquant tous les moulins et les roches qui doivent estre ostés, afin que l'on puisse connoistre véritablement les ouvrages qui sont à faire, et que vous examiniez mesme si l'on ne pourroit pas retrancher quelque chose de considérable de la dépense. »

Le 20 octobre 1682, de Fontainebleau, à M. Foucault, intendant à Montauban :

« Le sieur de La Feuille a fait un mémoire contenant trois pensées différentes sur les ouvrages à faire pour bonifier la navigation de la rivière de Garonne depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux, en sorte que cette navigation, qui ne se fait qu'environ pendant six mois, se fasse avec facilité pendant toute l'année. Sa Majesté ayant pensé que la troisième pensée de de La Feuille, qui consiste à faire le rétrécissement du lit de cette rivière aux endroits des maigres et des gués avec des demy-chaussées, et à faire quelques creusemens de bancs de rochers et nettoyageement des graviers et dont la dépense est

estimée à 80.000 livres, doit estre préférée aux deux autres, dont la dépense seroit beaucoup plus considérable, pourvu qu'elle puisse produire l'effet que Sa Majesté se propose, qui est d'establir une navigation facile et perpétuelle, elle m'ordonne de vous écrire qu'elle veut qu'avec M. de Ris, dans l'estendue du département duquel cette rivière s'estend, et en présence dudit de La Feuille, vous vérifiiez sur les lieux les ouvrages à faire suivant sa troisième pensée et examiniez avec soin s'ils seront suffisans pour produire l'effet dont je viens de vous parler, et de quelle manière on en pourra faire la dépense, soit par imposition ou autrement; l'intention de Sa Majesté estant de mettre toutes choses, dès cette année, en estat que ce travail puisse estre commencé l'année porchaine.

« J'attendrai donc au plus tost le mémoire que vous aurez concerté ensemble sur ce point, pour en rendre compte à Sa Majesté et vous faire sçavoir ses intentions. »

Le 2 octobre 1682, de Fontainebleau, à M. de Ris intendant à Bordeaux :

« J'ay reçu, avec vostre lettre du 13 de ce mois, le mémoire du sieur de La Feuille sur la visite qu'il a faite de la partie de la rivière du Lot qui est dans l'estendue de vostre département, par lequel il me paroist que la dépense à faire pour rendre la navigation de cette rivière facile monte à 9.311 livres.

« Je vous prie de me faire sçavoir si ces ouvrages sont absolument nécessaires, et si cette navigation en recevra

beaucoup d'avantages, ce que vous pourrez facilement savoir en vous informant si les bateliers qui passent se plaignent de quelque incommodité; et en cas que ces ouvrages soient absolument nécessaires, il faudra que vous en fassiez l'adjudication pour y travailler l'année prochaine dans le temps que les eaux le pourront permettre.

« A l'égard des écluses de la rivière de Baise, je ne puis douter qu'elles ne soient à présent en bon estat. Tenez toujours la main à ce que ces ouvrages soient bien et solidement faits, qu'ils ne soient reçus qu'après l'hyver et qu'ils soient bien entretenus dans la suite du temps. »

Le 9 du mois précédent, Colbert lui avait déjà écrit :

« Je suis bien ayse d'apprendre que la fondation des écluses de la rivière de Baise, que l'on répare depuis Nérac jusqu'à Buzet, soit bonne et que tous ces ouvrages seront achevés dans le 15 du mois prochain. Pressez les entrepreneurs d'achever et tenez la main à ce que cette navigation soit libre et facile. A l'égard des ouvrages à faire pour pousser la navigation de cette rivière depuis Nérac jusqu'à Condom, dont la dépense montera à 25.000 écus, ou 80.000 livres, il faut remettre aux années suivantes à faire exécuter cette pensée. »

Le 28 octobre 1682, de Fontainebleau, à M. de Morangis, intendant à Alençon :

« Sur la proposition que vous faites de la navigation de la rivière de Lisieux qui va à Toucques, vous sçavez

qu'il n'y a rien de plus avantageux aux peuples que de rendre navigables toutes les rivières qui le peuvent estre. Mais il faut se donner garde d'y establir aucune redevance sur les gabares, et il vaut beaucoup mieux dédommager de quelque chose le sieur Banse, à cause de sa terre du Breuil (1); et ainsy, si vous voulez examiner à combien pourra aller ce dédommagement, il sera facile d'en faire le fonds par le moyen de quelque imposition sur la généralité. Vous observerez, s'il vous plaist, que, lorsqu'il est question d'un travail utile au public, le dédommagement doit estre peu considérable; et comme j'ai envoyé le sieur Bruand dans les trois généralités de Normandie pour y visiter les ouvrages publics, vous pourrez luy faire voir cette rivière, et luy faire examiner avec soin jusqu'où elle peut estre rendue navigable, et quels ouvrages il y auroit à faire pour cela.»

Le 12 mars suivant, Colbert adressait à M. de Bouville les plans et devis faits par Bruand pour rendre navigable cette rivière, et le priaît de s'occuper de suite de ces travaux, en insistant sur leur utilité.

Le 30 octobre 1682, de Paris, au sieur Mathieu, ingénieur :

« J'écris à M. de Bezons qu'il vous doit donner le pouvoir de faire seul les marchés des ouvrages que vous trouverez à propos et nécessaire de faire pour rendre la navigation de la Loire plus facile; sur quoy vous devez

(1) Le château du Breuil était situé sur la Touques.

observer que, lorsque vous ne soupçonneriez aucune intelligence entre les délégués et les ouvriers, vous devez faire ces marchés en présence desdits délégués et leur faire signer; mais lorsqu'il y aura quelque soupçon d'intelligence entre eux, vous ferez les marchés et les signerez seul. La raison pour laquelle je vous dis ceci est que l'on s'est plaint souvent que les fonds de ces ouvrages estoient fort mal administrés; et vous devez surtout bien prendre garde de faire ces marchés avec toute l'économie possible, en quoy je me confie en votre fidélité. Et pourvu que, par votre application, vous puissiez rendre la navigation de ces rivières plus facile, vous ne devez pas douter que je ne vous employe toujours et que je ne vous procure quelque grâce, à proportion de l'avantage que le public recevra de votre application.

« Il faut, auparavant toutes choses, que vous connoissiez parfaitement la navigation de cette rivière; et, pour cet effet, vous faites fort bien d'aller descendre la rivière d'Allier, depuis qu'elle est navigable jusqu'à son embouchure dans la Loire, et ensuite de descendre la Loire, depuis qu'elle est navigable jusqu'à Orléans. Mais il faut que vous fassiez cette visite avec grand soin et que vous vous appliquiez à bien reconnoître les empeschemens qui se trouvent dans cette navigation. Outre cela il faut que vous vous arrestiez dans les principales villes situées sur cette rivière et que vous vous informiez avec soin de tous les principaux marchands et voituriers par eau, des difficultés qu'ils trouvent dans leur navigation, et

les entendiez sur les ouvrages qu'ils estiment à propos de faire; et vous devez estre assuré que ces difficultés, avec vostre application, vous serviront infiniment pour les connoissances sur ce qui est à faire pour assurer et faciliter ces navigations. Vous devez aussy lever le plan de cette rivière et y marquer avec soin tous les bancs de sable et autres empeschemens, et en cas qu'il y ait quelque dépense à faire pour cela, M. de Bezons y pourvoira sur le fonds de cette navigation...

« ...Appliquez-vous aussy à bien connoistre les ouvrages qui sont à faire pour pousser la navigation de la rivière d'Allier plus haut qu'elle n'est; mais vous ne devez pas vous fier à vos propres lumières, jusqu'à ce que vous ayez vu d'autres rivières qui ayent esté rendues navigables. »

Le 19 juillet 1683 Colbert écrivait encore au sieur Mathieu :

« Sur la proposition que vous faites de faire un marché d'entretènement de la rivière de Loire depuis Roanne jusqu'à Orléans, et de la rivière d'Allier, il est nécessaire que vous fassiez un devis exact et ensuite que vous le proposiez à M. de Bezons, parce qu'il me semble que cette rivière changeant souvent la route de sa navigation par la quantité des sables qu'elle charrie, il est assez difficile de faire un marché tel que vous le dites.

« A l'égard du marché de 7.500 livres que vous avez fait pour les ouvrages à faire à la rivière d'Allier, vous devez observer que vous ne devez faire des marchés

de cette conséquence qu'après en avoir envoyé les devis à M. de Bezons et reçu ses ordres. M. de Bezons doit partager les fonds destinés pour cette navigation en sorte que les principaux ouvrages et les plus nécessaires soient faits. Comme vous ne sçavez pas les fonds dont il peut disposer pour ces ouvrages, vous pourriez faire des marchés, pour la rivière d'Allier, de sommes telles qu'il ne s'en trouveroit plus pour les ouvrages de la Loire. Ainsy vous ne devez pas faire des marchés de cette conséquence sans ordre exprès, ou, pour mieux dire, c'est à luy à les faire, et le pouvoir qu'il vous donne de faire des marchés ne doit s'entendre que lorsque vous trouverez des ouvrages pressés et nécessaires à faire, et qui pourroient augmenter considérablement par le retardement.»

Le 6 novembre 1682, de Fontainebleau, à M. Le Blanc, intendant à Rouen :

« Pour répondre à vostre lettre du 2 de ce mois, vous ne pouvez rien faire de plus utile pour les peuples que de travailler à rendre navigables les rivières qui peuvent servir au transport de leurs denrées. Ainsy, vous pouvez faire visiter les rivières de Lièvres, d'Andelle et celle qui va au Tréport, par le sieur Bruand, comme aussy la rivière d'Eure; ce n'est pas que l'on en puisse entreprendre un aussy grand nombre à la fois, mais l'on verra celles qui seront plus utiles et l'on pourra commencer d'y travailler.»

Le 26 juin 1683, de Paris, à M. de Ris intendant à Bordeaux :

« J'ay examiné le mémoire que vous m'avez envoyé avec vostre lettre du 12 du courant, concernant les réparations à faire aux chaussées qui joignent les écluses de la rivière du Lot, aux dépens des propriétaires des moulins situés sur ladite rivière; et sur la difficulté que vous faites que les propriétaires des moulins de Garrigues, de Saint-Vite, d'Escouse et de la Mayrade, qui sont sans bien, aiment mieux abandonner leurs moulins que de faire réparer leurs chaussées, je vous diray que s'estant trouvé une pareille difficulté à l'égard des chaussées des moulins dont les sieurs de Calvairac et de Sauveterre sont propriétaires, et qui servent pour l'écluse de Meymes et le passelis de Puy-l'Evêque qui sont dans l'estendue de la généralité de Montauban, le Roy a rendu un arrest, le 7 novembre dernier, pour obliger lesdits sieurs de Calvairac et de Sauveterre, de réparer lesdites chaussées, et ce par saisie du revenu de leurs moulins et autres biens, leur permettre cependant, après signification, d'abandonner la propriété de leurs moulins, et en ce cas ordonner que la propriété desdits moulins sera publiée et adjugée par M. Foucault à condition de réparer lesdites chaussées, et je vous enverray au premier jour un pareil arrest pour obliger les propriétaires des moulins de Garrigues et autres qui aiment mieux les abandonner que de faire réparer leurs chaussées à faire faire ces réparations, sinon pour leur permettre d'abandonner la propriété de leurs moulins pour estre vendue à la charge de faire lesdites réparations. A l'égard des propriétaires

des moulins de Lustrac, de Rigoulières, de Penne, de Villeneuve, de Pujols, de Castelmoron et de Clairac, qui consentent à faire travailler à leurs chaussées, je vous prie de tenir la main à ce qu'ils commencent promptement et finissent leurs ouvrages dans cette saison que les eaux sont basses et propres à travailler à ces sortes d'ouvrages.

« J'ay revu en mesme temps ce que je vous ay écrit le 24 octobre dernier, en conséquence du mémoire que vous m'aviez envoyé le 13, des ouvrages que le sieur de La Feuille avoit estimé nécessaire de faire pour mettre la navigation de la rivière du Lot en sa perfection, dont la dépense est estimée 9.311 livres; et comme vous ne m'avez point encore fait sçavoir si les ouvrages sont absolument nécessaires, et si les bateliers reçoivent de l'incommodité dans cette navigation, je vous prie d'examiner ce point dans le voyage que vous devez faire avec le sieur Foucault et ledit de La Feuille pour la visite de la rivière de Garonne, et de m'en rendre compte ensuite. »

ARRÊT DU CONSEIL POUR CONSULTER LES TRÉSORIERS
DE FRANCE A AIX SUR UN PROJET DE CANAL DEPUIS
LE RHÔNE, PRÈS TARASCON, JUSQU'AUX ÉTANGS DE
BERRE ET A LA MER DES MARTIGUES.

Saint-Germain, 9 aoust 1662.

Sur ce qui a esté représenté au Roy en son conseil que, Sa Majesté ayant affermy heureusement le repos de ses sujets par une paix glorieuse, elle ne peut avoir une plus juste application ni leur en faire mieux gouter les fruits qu'en procurant l'abondance dans son Estat par la facilité du commerce avec les estrangers et principalement avec les peuples du Levant, dont le cours et l'exercice a esté jusqu'à présent accompagné de grandes difficultés et de dangers fort considérables : car si les vaisseaux, barques ou tartanes abordent l'embouchure du Rhône, la mer oppose des bancs de sable, des vents et des tempêtes, et il faut attendre le temps favorable des mois entiers, ce pendant les dépenses ruinent les marchands, et les marchandises dépérissent, ou bien il faut faire naufrage. Si bien qu'il seroit de l'avantage et mesme de la nécessité publique pour la liberté du commerce, de pouvoir surmonter tous ces obstacles et faire le trajet de toutes sortes de marchandises avec moins de peine et plus de seureté. Pour ce sujet, il n'y auroit qu'à faire construire un canal depuis le Rhône, en la ville de Tarascon, jusqu'aux étangs de Berre et la mer des Martigues,

en Provence, par le moyen de quoy l'on attireroit les marchands estrangers en foule, en toute saison, surtout pour la foire de Beaucaire, puisqu'ils éviteroient toutes les longueurs et tous les périls qui se rencontrent en passant par l'embouchure du Rhône ou par le détroit, et cela donneroit lieu à une plus grande communication de la mer Méditerranée avec l'Océan, en fort peu de temps, et avec seureté, par les rivières du Rhône, Saône, Loire, Seine et autres, ce qui contribueroit infiniment au bien de l'Estat et des peuples; d'autant que ce seroit une route très courte et très commode pour le transport des marchandises, très courte en ce qu'on abrégeroit le chemin de 7 à 800 lieues qui sont à faire en passant par le détroit, très-commode puisqu'on éviteroit les tempêtes et les écueils, les pirates et les naufrages, et enfin que ce seroit un ouvrage aussy utile en temps de guerre qu'en temps de paix, car s'il eust été en estat avant la rupture entre la France et l'Espagne, on auroit espargné la vie et la liberté à un nombre infiny de personnes que la mer ou les pirates ont emportées, sans parler de la perte des marchandises, dont le prix se monte à des sommes immenses.

Ouy le rapport du sieur Colbert, etc... Le Roy, en son conseil, a ordonné et ordonne que les trésoriers de France, au bureau des finances de Provence, donnent leur avis à Sa Majesté sur la construction dudit canal pour, iceluy rapporté et vu audit conseil, estre ordonné ce qu'il appartiendra.

CHAPITRE V

LA NAVIGATION INTÉRIEURE DEPUIS LA FIN DU XVII^e SIÈCLE JUSQU'A NOS JOURS

Depuis l'époque de Colbert, notre réseau navigable a subi dans son développement bien des vicissitudes.

Le canal du Loing était terminé en 1724, celui de Saint-Quentin à Chauny en 1738. Les canaux du Charolais (plus tard du Centre), de Bourgogne et de Franche-Comté (partie du canal du Rhône au Rhin), entrepris en 1783, du Nivernais commencé en 1784, n'étaient pas achevés lors de la Révolution, qui interrompit les travaux. A la fin du dix-huitième siècle, 1.000 kilomètres de canaux étaient livrés au commerce. L'Escaut et la Scarpe avaient été endigués sous Louis XV.

Sous le Consulat et l'Empire 200 kilomètres de canaux furent ouverts à la navigation. On entreprit le canal de l'Ourcq, on continua les canaux de Saint-Quentin, de Bourgogne, du Rhône au Rhin, du Nivernais; on décida de commencer ceux d'Arles à Bouc, d'Ille-et-Rance, du Blavet, de la Haute-Seine, de Marans à la Rochelle, de Mons à Condé, du Berry et des salines de Dieuze; on construisit l'écluse de Pont de l'Arche sur la Seine, les

dérivations de Saint-Maur et de Chelles sur la Marne, des écluses sur la Seille et sur le Tarn.

Sous la Restauration le gouvernement mit à l'étude un vaste projet d'achèvement et de développement du réseau des voies navigables. La statistique administrative de 1820 évaluait à 2.760 kilomètres la longueur des canaux à terminer, et à 10.800 celle des nouvelles voies d'eau dont la création semblait désirable. La dépense correspondant à ce vaste programme, était évaluée à plus d'un milliard; en s'en tenant aux travaux réputés urgents, on arrivait encore à 200 millions. On dut emprunter 128.600.000 francs.

Ces emprunts permirent d'entreprendre la canalisation de l'Isle jusqu'à Périgueux, la construction des canaux des Ardennes, d'Arles à Bouc, du Berry, du Blavet, de Bourgogne, d'Ille-et-Rance, latéral à la Loire, de Nantes à Brest, du Nivernais, de l'Oise, du Rhône au Rhin et de Somme et Manicamp; tous ces canaux étaient peu avancés ou même n'étaient pas commencés, ils avaient une longueur totale de 2.243 kilomètres.

Le canal de Marans à la Rochelle fut achevé avec des crédits spéciaux, prélevés sur le fonds commun. Le produit de la location des eaux du canal Saint-Maur (dérivation de la Marne) fut affecté à son achèvement. Les canaux des Étangs, d'Aire à la Bassée, de la Deule, de la Dive, de Roubaix, de la Sambre, de Saint-Quentin et de Dunkerque à Furnes furent construits par le système des concessions temporaires ou perpétuelles.

900 kilomètres de canaux furent livrés au commerce sous le gouvernement de la Restauration.

La monarchie de Juillet, indépendamment du reliquat de l'emprunt (13.600.000 francs), consacra près de 100 millions à l'achèvement des canaux entrepris; les travaux furent terminés seulement en 1842.

Le canal de la Haute-Seine, entrepris sous Napoléon I^{er}, fut continué aux frais de l'État; les canaux de la Sambre à l'Oise, de Vire et Taute, la Scarpe inférieure furent concédés.

On commença aux frais de l'État les canaux de la Marne au Rhin, latéral à la Marne, latéral à l'Aisne, de l'Aisne à la Marne et latéral à la Garonne.

Environ 2.000 kilomètres de canaux furent ouverts à la navigation sous Louis-Philippe. De grands travaux furent également effectués pour l'amélioration des rivières.

La loi du 30 juin ouvrit un crédit de 6 millions pour l'Escaut, la Moselle, l'Ill, la Baïse, la Midouze et l'Adour; en outre elle instituait au budget ordinaire un crédit spécial annuel pour la Garonne, la Loire, le Lot, le Rhin et la Saône. Des lois postérieures affectèrent environ 150 millions à divers travaux en rivière.

En 1846, on commença les travaux d'endiguement de la Seine maritime.

De 1848 à 1852, malgré la crise financière, des sommes importantes furent affectées à la continuation des entreprises antérieures; 400 kilomètres de canaux furent livrés au commerce,

A partir de cette époque, un grand préjudice fut causé à la navigation intérieure par le développement des chemins de fer qui semblaient, dans l'esprit public, destinés à la supplanter complètement. Aussi les dépenses affectées aux voies navigables furent-elles considérablement réduites. On continua cependant les travaux en cours d'exécution, et plusieurs canaux furent rachetés par l'État en 1853.

Mais la batellerie traversa une crise très grave. La perte de trafic, qui fut très sensible, porta surtout sur les compagnies de navigation, sur les entreprises à capital, organisées comme les chemins de fer. Il leur eût fallu, pour lutter, un outillage aussi puissant que celui de la voie concurrente, permettant des transports directs à longue distance. La Compagnie du Rhône proposa en 1857 l'établissement d'un service de navigation continue, de Paris à Strasbourg et à Marseille, au moyen de bateaux automoteurs, circulant à la fois sur les canaux et sur les fleuves. Elle offrait d'exécuter à ses frais les transformations nécessaires sur les voies, l'État devant, comme pour les chemins de fer, effectuer le remboursement par annuités. Ce curieux effort pour organiser de grandes lignes de navigation, sur le modèle des voies ferrées concurrentes, ne reçut pas du gouvernement la sanction nécessaire. Trois ans plus tard, la Compagnie déclarait que son dernier inventaire se soldait par un déficit de 143.000 francs. « Il ne nous reste plus, déclaraient les administrateurs, qu'à livrer notre matériel aux maîtres

de forge, pour en faire des rails de chemins de fer.» Déjà plusieurs bateaux porteurs venaient d'être vendus à une Compagnie du Danube et traversaient les Dardanelles « aux yeux des musulmans étonnés. »

Tandis que les Compagnies à capital, incapables de lutter, disparaissaient l'une après l'autre, la petite batellerie du Nord s'entêtait encore à vivre. Malgré la concurrence des chemins de fer, le marinier continuait à charger la houille pour Paris. Ses affaires n'étaient pas brillantes. Beaucoup de pétitions, exposant la situation précaire de la batellerie, furent adressées à l'Empereur. Le voyage de Mons à Paris était payé 1.867 francs. Sur cette somme, les droits de navigation absorbaient 850 francs, la traction et les frais divers ne laissaient qu'une très faible somme. En faisant deux voyages et demi par an, le marinier avait un bénéfice de 300 francs. Or l'intérêt et l'amortissement de sa péniche en représentaient 400. Il gagnait donc 80 centimes par jour et perdait environ 1 franc 10. La résistance pouvait durer plus longtemps que celle des Compagnies, mais elle devait avoir un terme. A plus ou moins brève échéance, la grande et la petite batellerie paraissaient définitivement condamnées (1).

En 1860, un revirement se produisit en faveur de la batellerie : on la regarda comme le modérateur indispensable du monopole des compagnies de chemin de fer.

(1) Paul Léon. *Fleuves, canaux, chemins de fer.*

Les tarifs dits *d'abonnement*, en vertu desquels ces dernières offraient au commerce des réductions de prix subordonnées à l'engagement, pris par les expéditeurs, de renoncer à tout autre moyen de transport, furent supprimés.

Beaucoup de canaux furent rachetés.

Les droits de navigation furent réduits par le décret du 22 août 1860 sur tous les canaux administrés par l'État; ils le furent de nouveau par le décret du 9 août 1867. La loi du 19 février 1880 devait les supprimer complètement, sauf sur les canaux concédés.

Enfin l'amélioration des anciens canaux, la continuation de ceux qui étaient commencés, et les grands travaux en rivière furent repris sur une large échelle. On construisit le canal des houillères de la Sarre, celui de la Haute-Marne et le canal Saint-Louis.

La longueur des canaux ouverts sous le second Empire n'atteint pas 500 kilomètres; on s'était bien plus préoccupé d'améliorer le réseau navigable que de l'agrandir. Les rachats de canaux par l'État coûtèrent 79 millions.

La perte de l'Alsace-Lorraine privait la France d'une grande partie des canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin; la construction du canal de l'Est, entreprise en 1874, malgré les difficultés financières, a assuré, en arrière de la nouvelle frontière, la continuité de nos voies navigables.

Presque en même temps, M. Krantz, dans un rapport célèbre, exposa la nécessité d'unifier les dimensions des

chenaux et des écluses, et de constituer de la sorte un vaste réseau sur lequel on pourrait, comme sur les voies ferrées, effectuer les transports à longue distance sans rupture de charge.

La loi du 5 août 1879 — programme Freycinet — prescrivit l'adoption, sur les grandes voies navigables, de dimensions uniformes permettant le passage de la batellerie du Nord.

Les taxes de navigation furent supprimées, comme nous l'avons vu, par la loi du 19 février 1880.

Les projets de M. de Freycinet ne se bornaient pas à l'unification de notre réseau navigable. Il voulait « organiser de grandes lignes de navigation d'un bout du territoire à l'autre, et les faire aboutir à des ports bien outillés, traits d'union entre la navigation maritime et la circulation intérieure. »

Ce programme, déjà très vaste, fut démesurément augmenté pour satisfaire toutes les régions, qui réclamaient chacune beaucoup de travaux dont l'utilité était contestable. Les dépenses se trouvèrent dispersées sur une foule de points à la fois. On dut renoncer à la plupart des projets et rompre à grands frais des marchés conclus à la légère.

Cependant les améliorations réalisées sur notre réseau navigable eurent d'heureux résultats : le tonnage, stationnaire depuis quarante ans, passa de 2.382 millions de tonnes kilométriques en 1883 à 4.576 millions en 1898.

A la fin du xix^e siècle, les travaux du programme Freycinet, où du moins ceux qu'on en avait conservés, étant à peu près terminés, le gouvernement en proposa de nouveaux : ce fut le programme Baudin, qui, sensiblement réduit par le Sénat, fut homologué par la loi du 22 décembre 1903 : 292.950.000 francs étaient affectés à la navigation intérieure, dont 29.170.000 à l'amélioration des voies existantes, 176.900.000 à des voies nouvelles, 86.880.000 à l'amélioration des ports maritimes.

Les deux principaux ouvrages qui y figuraient étaient le canal du Nord, destiné au transport des charbons du Nord et du Pas-de-Calais à Paris, qui sera prochainement terminé, et celui de Marseille au Rhône par l'étang de Berre. Ils étaient évalués, le premier à 60 millions, l'autre à 71 millions; mais cette évaluation sera probablement dépassée d'un quart ou même d'un tiers, en raison de modifications qui ont été introduites, et du renchérissement de la main-d'œuvre.

Notre réseau navigable, qui coûte une vingtaine de millions d'entretien, comprend à l'heure actuelle, depuis l'ouverture du canal de la Marne à la Saône, 5.000 kilomètres de canaux dont 4.886 seulement sont normalement fréquentés, et 11.000 kilomètres de rivières navigables; mais il n'y a guère au total que 12.000 kilomètres de voies navigables effectivement utilisées. 255 kilomètres de canaux sont concédés.

CHAPITRE VI

LA QUESTION DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE A L'HEURE ACTUELLE

CHEMINS DE FER ET VOIES NAVIGABLES

Non seulement les chemins de fer n'ont pas tué la navigation intérieure dans notre pays, comme on avait pu le craindre au milieu du xix^e siècle, mais les transports par eau ne cessent de se développer, suivant une progression qui, pour être moins forte qu'entre 1883 et 1898 (de 2.382 à 4.576 millions de tonnes kilométriques) n'en est pas moins très sensible : 5.321 millions de tonnes kilométriques en 1908 ; 5.767 millions en 1911.

Nos voies navigables ont cependant d'ardents adversaires. Ils leur reprochent de coûter fort cher à l'État sans permettre d'abaisser les prix de transport au-dessous de ceux que peut réaliser la voie ferrée.

Avant d'examiner les arguments apportés dans cette discussion, rappelons brièvement dans quelles conditions l'État est intervenu et intervient pour ces deux modes de transport.

En dehors des 255 kilomètres de canaux encore con-

cédés, les voies navigables, le plus souvent construites et toujours entretenues par l'État, sont mises par lui gratuitement à la disposition du public; il n'y a que dans des cas spéciaux qu'il établit le monopole du halage. Nous reviendrons d'ailleurs sur la question du péage.

La situation des voies navigables vis-à-vis de l'État est donc absolument la même que celle des routes et des ponts vis-à-vis de l'État, des départements et des communes.

Il n'en est pas de même des chemins de fer : les chemins de fer d'intérêt général, construits par l'État en collaboration avec les Compagnies et exploités par ces dernières jusqu'au terme de la concession, reçoivent en cas de recettes insuffisantes, des prêts de l'État sous le nom de garanties d'intérêts, mais l'État participe aux bénéfices réalisés par les compagnies au-delà d'une certaine somme; il doit au terme de la concession entrer en possession du réseau et se voir rembourser les garanties d'intérêt; enfin il perçoit un droit de timbre assez élevé sur les transports en grande vitesse. Les départements interviennent d'une façon analogue dans la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local (loi du 21 juillet 1913).

On a dit que l'intervention de l'État, telle qu'elle s'est exercée, avait créé à la batellerie une situation privilégiée, en mettant les voies d'eau gratuitement à sa disposition, alors que les compagnies de chemins de fer ont à pourvoir aux charges de leur capital. Or il résulte d'une

étude faite en 1902 que, si on relève les dépenses faites de 1848 à cette date sur les canaux et les voies ferrées françaises, la charge des contribuables ressort à 0 fr. 0144 sur les canaux, et à 0 fr. 0142 sur les chemins de fer par tonne kilométrique transportée annuellement à l'époque. L'État a donc aidé de ses subsides dans la même mesure les deux modes de transport (1).

On dit aussi que les dépenses consenties par l'État en faveur d'une voie d'eau ont souvent pour effet de diminuer sa part dans les recettes de la compagnie de chemins de fer concurrencée, ou de le forcer à lui payer une garantie d'intérêt. C'est certainement vrai quelquefois, mais le plus souvent la batellerie et les chemins de fer, vivant côte à côte, peuvent développer parallèlement leur trafic, non seulement sans se nuire, mais en se prêtant un mutuel appui. La voie d'eau apportant à bas prix et par grandes masses les matières lourdes — entre autres les matériaux de construction, les combustibles et les matières premières —, favorise le développement de l'industrie, qui se sert du chemin de fer pour les envois fractionnés de ses produits.

C'est dans le nord de la France que notre réseau navigable est le plus dense; c'est aussi une des régions où les lignes de chemin de fer font le plus de recettes.

« L'industrie lorraine a pris un essor prodigieux dans la région de Nancy, par suite de la juxtaposition, sur un

(1) Renaud. *Revue politique et parlementaire*, année 1912.

long parcours, du canal de la Marne au Rhin au chemin de fer de Paris à Strasbourg.

« Le Mein, rendu navigable, a transformé la ville de Francfort, et le trafic du chemin de fer y a plus que doublé en sept ans.

« Le conseil d'administration de la Compagnie hollandaise des chemins de fer rhénans, consulté sur le projet d'amélioration du canal d'Amsterdam au Wahal, parallèle à une de ses lignes, a émis un avis favorable à l'exécution des travaux; il a considéré que l'amélioration du canal devait développer largement la prospérité d'Amsterdam, et que, le trafic devenant considérable, il y en aurait pour tout le monde, pour la voie de fer comme pour la voie d'eau. » (1).

Les adversaires des voies navigables ne se plaignent pas seulement des sacrifices qu'elles coûtent à l'État. Ils prétendent par ailleurs que bien souvent les chemins de fer peuvent effectuer les transports à aussi bas prix que ces dernières. Mais ils sont loin d'être catégoriques sur ce point. Il y a lieu de noter que M. Colson, l'un des plus ardents, fait intervenir dans son argumentation l'idée suivante : dans bien des cas, au lieu de construire un canal, l'État pourrait obtenir des compagnies, moyennant une subvention, un abaissement de leurs tarifs; il arriverait ainsi beaucoup plus économiquement au but essentiel, la diminution des prix de transport. N'est-ce

(1) Passim.

pas là reconnaître que les prix de transport par voie de fer ne peuvent pas descendre aussi bas que ceux de la batellerie? (1).

Le prix de la tonne kilométrique de combustibles, généralement de 0 fr. 034 à 0 fr. 040 sur les chemins de fer français, a été abaissé dernièrement, par l'institution de tarifs communs Nord-Est, à 0 fr. 0207 pour les transports entre le Pas-de-Calais et Meurthe-et-Moselle, celui des minerais à 0 fr. 0156 sur le même parcours. Mais les compagnies de chemins de fer n'ont pu établir ces tarifs qu'à titre exceptionnel; elles l'ont fait par crainte de voir se construire un canal Nord-Est entre les houillères du Nord et le bassin de Briey. Mais si, à des prix aussi bas, elles ne travaillent pas, à proprement parler, à perte, elles ne peuvent pas du moins rémunérer leur capital.

La batellerie, malgré une utilisation très médiocre de son matériel, transporte actuellement les charbons du Nord à Paris pour un prix moyen de 0 fr. 014 à 0 fr. 015 la tonne kilométrique; elle fait payer de 0 fr. 012 à 0 fr. 013 sur les canaux qui relient les houillères du Nord à la Lorraine (2).

Les frais généraux de la batellerie sont en effet insignifiants par rapport à ceux des chemins de fer. 300 tonnes forment le chargement d'une péniche qui coûte normalement 12.500 francs, agrès compris, chargement qui ne demande pour être transporté à 100 kilomètres,

(1) Colson. *Revue politique et parlementaire*, année 1913.

(2) Renaud. *Revue politique et parlementaire*, année 1914.

qu'une énergie de 100 à 200 chevaux-heures, alors qu'il faudrait 650 à 700 chevaux-heures par chemin de fer (1).

Nous avons vu que les droits de navigation avaient été complètement supprimés par la loi du 19 février 1880. Sur le canal du Nord et sur celui de Marseille au Rhône, que l'État construit avec le concours des houillères du Nord d'une part, et de l'autre avec celui de la Chambre de Commerce de Marseille, on a admis et stipulé un péage destiné à gager leurs emprunts.

En dehors de ces péages sur des voies nouvelles, M. Paul Leroy-Beaulieu demandait dernièrement (2) l'établissement ou plutôt le rétablissement d'une taxe modique sur toutes les marchandises circulant sur nos canaux; cette taxe s'appliquerait aussi à nos rivières navigables. On procurerait ainsi 14 millions et demi au Trésor, tout en faisant cesser la situation anormale de cet instrument de transport, déjà assez perfectionné, particulier à certaines régions, construit et entretenu par l'État, et fonctionnant gratuitement pour ceux qui s'en servent, mais aux frais du contribuable; situation qui n'existe qu'en France.

Nous nous rallions avec quelques réserves à la proposition du savant économiste. Il nous semble qu'avant de faire rentrer la navigation intérieure en quelque sorte dans le droit commun, il faudrait améliorer son organisa-

(1) Paul Léon. *Fleuves, canaux, chemins de fer*.

(2) *Economiste français*, année 1914. La taxe proposée par M. Leroy-Beaulieu est de 0 fr. 0025 par tonne kilométrique.

tion, anormale elle aussi, parce que trop rudimentaire. Nous pensons d'ailleurs qu'il ne faut pas trop faire état, en économie politique, de considérations de justice : elles peuvent bien souvent n'être, ou ne devenir, qu'une sorte de paravent destiné à masquer l'arbitraire.

De ce qui a été dit pour ou contre les voies navigables, il y a une chose à retenir ; c'est qu'en matière de travaux publics, comme ailleurs, il ne faut pas céder à des engouements exagérés, à des préférences systématiques, et ne pas perdre de vue ce que les plus beaux progrès peuvent coûter à nos finances ; et nous devons savoir gré à M. Colson du souci qu'il apporte de ménager les ressources de l'État, souci qui n'est pas très fréquent à notre époque.

AMÉLIORATIONS À RÉALISER

Nous avons vu que la navigation intérieure vivait et se développait à côté des chemins de fer, qu'elle leur faisait, pour les matières lourdes, une concurrence féconde par l'abaissement du prix de transport, fonction du prix de revient. Mais, si les chemins de fer semblent avoir atteint, dans leurs tarifs, la limite au-dessous de laquelle ils ne peuvent pas raisonnablement travailler, la navigation intérieure n'a pas encore donné en France, dans le sens de l'abaissement du fret, tout ce qu'elle pouvait, loin de là ! Ce mode de locomotion, qu'on s'est plu à considérer, pendant quelques années, comme

désuet et destiné à disparaître, est susceptible de bien des améliorations.

Parlons d'abord des bateliers. Ces voituriers par eau sont généralement propriétaires de leur bateau, qui est le plus souvent leur unique capital, sur lequel ils sont nés et passent la majeure partie de leur vie. Parfois ils louent leurs services en même temps que leur bateau à une compagnie de transports; mais le plus souvent, ils travaillent pour leur propre compte : ils touchent en bloc le prix du fret et se chargent de toutes les dépenses nécessitées par le voyage.

Ces petits entrepreneurs de transport, très intéressants en eux-mêmes, ont l'avantage de maintenir par la concurrence, grâce à leur nombre — 7.200 propriétaires pour 15.000 bateaux — de maintenir, disons-nous, le prix du fret très voisin de sa valeur réelle. Mais, comme ils agissent isolément et sont peu au courant des besoins du commerce et de l'industrie, ils sont condamnés à payer un lourd tribut aux affréteurs qui leur procurent leur clientèle. Une organisation de l'affrètement, moins onéreuse pour eux, et qui leur permettrait de prendre leurs changements à tour de rôle, aurait l'avantage d'accélérer dans une certaine mesure les transports et de donner plus de stabilité aux cours du fret, ce qui profiterait à la fois aux bateliers et à leur clientèle.

Ces heureuses modifications, la société française concessionnaire du canal de la Sambre à l'Oise les a réalisées à Charleroi par la création d'une Chambre d'affrètement.

Il est à souhaiter que l'exemple de Charleroi soit suivi en France, avec l'intervention du législateur et du gouvernement, s'il y a lieu.

Une autre amélioration qu'il importe de réaliser, c'est celle relative aux délais de chargement et de déchargement. Cette matière n'est régie en France par aucun texte. Des initiatives heureuses ont été prises, relativement au temps du chargement, par les mines de Lens et de Courrières.

L'usage fixe les délais de déchargement à 15 jours ouvrables pour Paris et à 10 jours pour l'ensemble de nos voies navigables. Pour les bateaux de la dimension de nos péniches, la loi allemande accorde 8 jours, les lois belge et hollandaise 6 jours, ce qui est assez. En Amérique un ou deux jours suffisent pour les chalands aménagés en vue d'un déchargement rapide par des appareils mécaniques. Faute de délais imposés par la loi, nos bateaux, instruments de transport, sont constamment détournés de leur but et utilisés par les destinataires comme magasins, sans paiement d'aucune indemnité.

Comme nous l'avons dit, le bateau est souvent l'unique capital de son propriétaire. Aussi y aurait-il lieu de permettre à celui-ci de trouver plus facilement du crédit, notamment lorsqu'il doit faire reconstruire son bateau ou y effectuer de grosses réparations, par l'institution d'une hypothèque fluviale, analogue à l'hypothèque maritime.

MM. Davaine et Bouvier ont commencé en 1911 l'élaboration d'un code fluvial. Nous souhaitons bien vivement l'institution d'un droit fluvial, assimilé dans une certaine mesure au droit maritime, à la place du régime par trop embryonnaire, faute de textes, qui régit actuellement les transports par eau (1).

A côté de ces améliorations d'ordre économique et juridique, nous voudrions en voir adopter d'autres, d'ordre technique.

La loi du 5 août 1879 a pris comme type normal pour fixer le gabarit des voies navigables la péniche flamande de 38 mètres 50 de long, large de 5 mètres, dont le chargement est de 280 à 290 tonnes au tirant d'eau de 1 m. 80 qui est le maximum réglementaire sur la plupart de nos voies navigables; ce chargement est de 350 à 360 tonnes, quand on porte le tirant d'eau à la cote de 2 m. 20 qu'elle peut réaliser notamment sur la Basse-Seine.

On a préconisé dernièrement, pour le canal en projet du Nord-Est, l'adoption de bateaux de 500 à 600 tonnes. Il résulte de sérieuses études qui ont été faites à ce sujet que le prix de revient des transports pourrait être abaissé de 25 %, si on substituait le chaland de 500 à 600 tonnes à la péniche dans les conditions de charge qu'elle pratique jusqu'ici sur nos canaux.

(1) Parmi les codes et lois étrangers relatifs à la navigation intérieure, citons : la loi belge du 21 août 1879, qui remplace le Livre II du Code de commerce français; le Livre II du Code de commerce italien de 1882; la loi allemande du 5 juin 1895, modifiée le 20 mai 1898, relative aux rapports juridiques privés en matière de navigation intérieure.

On obtiendrait également une importante réduction par l'adoption de chalands à extrémités affinées, comme il y en a sur la Basse-Seine : il semble qu'en canal la dépense d'énergie nécessaire à la traction diminuerait de moitié; la réduction serait encore plus sensible en rivière.

Le mouillage des canaux qui sont au gabarit normal, anciennement de 2 mètres, a été fixé à 2 mètres 20 par la loi du 5 août 1879, puis porté effectivement à 2 m. 50, sur les voies les plus fréquentées, pour rendre la traction des bateaux plus facile. Si la batellerie était autorisée à profiter d'une partie de cette augmentation pour porter son tirant d'eau à 2 mètres, elle pourrait, au moins dans certains cas, augmenter la charge des bateaux de 12 % en diminuant le prix de revient par tonne de plus de 8 % (1).

La traction est susceptible aussi de grandes améliorations. Sur les canaux très fréquentés le halage électrique, tel qu'il est assuré dans le bassin du Pas-de-Calais par la Société de halage du Nord, couvrirait aisément ses frais d'installation, et donnerait, dans des conditions économiques, un peu plus de vitesse, et surtout plus de régularité. Il conviendrait d'ailleurs qu'assuré par des compagnies ou par les Chambres de commerce, il fût monopolisé; la marche serait réglementée par des horaires. On éviterait ainsi les encombrements et on augmen-

(1) Renaud, *Revue politique et parlementaire*, année 1914.

terait considérablement la capacité des grandes artères navigables.

L'Office national de la navigation, créé par l'article 67 de la loi de finances du 27 février 1912, est chargé de poursuivre l'amélioration et l'exploitation des voies navigables. Nous espérons que l'institution de cet organisme donnera d'heureux résultats.

RACCORDEMENTS AVEC LES VOIES FERRÉES.

Une question très importante est celle des raccordements aux voies ferrées. On a beaucoup parlé de l'entente, de la collaboration des chemins de fer et des voies d'eau. Cette entente ne semble pas encore près d'être réalisée, à en juger par l'hostilité qui anime, dans bien des cas, les chemins de fer contre la voie navigable, et les sacrifices qu'ils savent faire au besoin, à l'étranger comme chez nous, pour retenir coûte que coûte les marchandises sur leurs lignes, plutôt que d'abandonner une partie des trajets à la voie d'eau.

Nous ne verrons pas de longtemps, semble-t-il, les compagnies chercher à souder leur trafic à celui des voies navigables, ni réclamer des tarifs communs comme ceux qu'elles pratiquent avec les autres compagnies.

Du moins ne devraient-elles pas empêcher les transports mixtes, lorsque le public les réclame. C'est pourtant ce qu'elles font, quand elles s'obstinent à ne pas effectuer ou à mal effectuer de nouveaux raccordements

avec la voie d'eau, ou encore à y établir des tarifs littéralement prohibitifs; et, lorsque ces raccordements existent déjà, à les exploiter avec un outillage absolument insuffisant.

L'État peut, il est vrai, construire lui-même les raccordements; c'est ce qu'il a fait quelquefois. Mais alors les compagnies, qui n'ont pas à les exploiter, ferment, ou peu s'en faut, leurs lignes aux wagons qui y circulent. Consentent-elles à les exploiter, elles restent libres d'y appliquer des tarifs exorbitants, puisque ces portions de lignes ne sont pas comprises dans leur cahier des charges. Quant à obtenir l'incorporation de ces raccordements au réseau des compagnies, on n'y parvient qu'à l'occasion et en échange de concessions nouvelles. Cela ne peut se produire que rarement. C'est seulement sur les concessions à donner à l'avenir que l'État peut imposer le raccordement aux voies d'eau.

Telle est la situation du moins jusqu'en 1908.

Cependant il serait infiniment désirable que les raccordements fussent multipliés et surtout mieux exploités. Aussi bien, les compagnies de chemins de fer elles-mêmes y trouveraient-elles souvent leur compte, comme le fait s'est plusieurs fois réalisé.

Les cahiers des charges des concessions de chemins de fer avaient reconnu aux seuls propriétaires de mines et d'usines le droit d'embranchement. Après de longues discussions, on est parvenu par la loi du 3 décembre 1908 à étendre ce droit aux propriétaires ou concessionnaires

de magasins généraux, ainsi qu'aux concessionnaires d'un outillage public et aux propriétaires d'un outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure.

Aux termes de cette loi, des décrets rendus en Conseil d'État, les compagnies entendues, pourront, lorsque l'utilité en aura été reconnue, après enquête, prescrire l'exécution des travaux nécessaires aux raccordements. Il sera statué par le Conseil d'État sur les indemnités qui pourraient être réclamées par les compagnies de chemins de fer, à raison du préjudice qui peut leur être causé.

Les pouvoirs publics n'étant plus désarmés vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, nous espérons que la loi de 1908 trouvera souvent son application. Il appartient, par ailleurs, à l'État de veiller à ce que l'outillage des raccordements soit suffisant et convenablement utilisé.

EXTENSION DU RÉSEAU

Le canal du Nord sera prochainement terminé; les travaux de celui de Marseille au Rhône sont nettement avancés. Ceux du canal de Montbéliard à la Saône se poursuivent, depuis longtemps déjà quand les crédits le permettent.

M. Audiffred a présenté au Sénat, dès 1909, une proposition de loi relative à l'achèvement des ports et des voies navigables.

En ce qui touche la navigation intérieure, les travaux seraient effectués au moyen de capitaux privés, remboursés à l'aide d'annuités de 4 %, comprenant l'intérêt à 3 fr. 65 % et l'amortissement. Les nouveaux canaux pourraient être concédés pour une durée de 75 ans à des Chambres de Commerce groupées en syndicats, ou à des Compagnies concessionnaires; elles seraient autorisées à établir sur les canaux neufs des droits de péage, ne pouvant excéder 5 millimes par tonne et par kilomètre, et dont le produit, déduction faite des frais de perception et d'entretien des voies navigables, appartiendrait pour un tiers à l'État et pour les deux autres tiers aux Chambres de Commerce ou aux Compagnies concessionnaires.

Seraient déclarés d'utilité publique :

Les travaux du canal latéral à la Loire de Nantes à Bâle, jusqu'à la frontière française;

Les travaux du canal de Noyers à Tours;

Les travaux de transformation des canaux du Berry;

Les travaux de construction du canal de Moulins à Sancoins;

Les travaux de construction du canal de Rhône et Loire, de Givors à Roanne, par Saint-Étienne;

Les travaux du canal latéral au Rhône d'Arles à Lyon et de Lyon à la frontière suisse;

Les travaux de construction du canal Nord-Est, comprenant le canal de l'Escaut à la Meuse et celui de la Chiers;

Les travaux de construction du canal de Bordeaux à Montluçon.

.

Nous pensons qu'il y a lieu d'insister surtout sur le canal du Nord-Est, le canal de Nantes à Bâle, et plus encore sur le canal latéral au Rhône jusqu'à Lyon.

Construits dans les conditions demandées par M. Audiffred, ces trois canaux, qui pourraient porter des chalands de 500 à 600 tonnes, seraient assez rapidement ouverts à la navigation et rendraient les plus grands services.

Évalués par M. Audiffred, le premier à 131 millions, le second à 350 et le troisième à 500 millions, soit au total à un peu moins d'un milliard, ils ne demanderaient qu'une annuité de 40 millions au plus, dont il faudrait retrancher environ 5 millions que produirait chaque année la vente des forces hydrauliques du Rhône.

35 à 40 millions, c'est une somme; mais l'État français ne paye-t-il pas plus cher en ce moment l'avantage contestable d'exploiter lui-même un réseau de chemins de fer, sans grande utilité pour le public?

Les trois canaux dont nous demandons plus spécialement la construction, traversant une grande partie de notre territoire, constitueraient de grandes artères navigables comme on en réclamait dès l'époque de Henri IV et de Sully.

Le canal du Nord-Est fournirait, avec les produits de nos aciéries de l'Est, du fret de sortie au port de Dunkerque, supplanté jusqu'ici dans une certaine mesure, pour nos marchandises, par Anvers. Il serait précieux, à la fois pour les usines du Nord et pour celles de l'Est, en

apportant, à peu de frais, aux premières du minerais, aux autres du charbon.

Le canal de Nantes à Bâle résoudrait d'une façon pratique le problème de la Loire navigable. Ce fleuve pourrait certainement être amélioré, notamment en aval du confluent de la Maine, mais il ne pourra jamais porter toute l'année sur une partie importante de son cours la péniche de 300 tonnes; des transbordements ou des allègements fort onéreux seraient nécessaires. Le canal, latéral à la Loire jusqu'à Briare, irait rejoindre celui de Bourgogne, et l'emprunterait ainsi que le cours de la Saône et le canal du Rhône au Rhin, au moins jusqu'à Montbéliard; il aboutirait à la frontière suisse. On peut compter en effet que les Allemands, qui viennent de renoncer à canaliser, chez eux, la Moselle, ne feraient rien pour ouvrir l'Alsace à un grand canal français. Les Suisses au contraire ne demandent qu'à prolonger jusqu'à Bâle, et même jusqu'au lac de Constance, une voie d'eau qui les mettrait en communication avec Nantes et, par la Saône, avec Lyon.

Le canal latéral au Rhône, prolongeant d'Arles à Lyon le canal de Marseille au Rhône, relierait Marseille à cette belle voie qu'est la Saône et, par elle, à tout notre réseau navigable. Lyon pourrait ainsi devenir comme l'arrière-port de notre plus grande ville maritime. Les marchandises venant de Suez à destination de l'Europe centrale ou inversement éviteraient de contourner l'Espagne et la France; par la Saône elles rejoindraient

le canal de Nantes à Bâle; elles arriveraient directement au lac Léman, le jour où serait construit le canal de Lyon à Genève. Tous ces transports effectués depuis Marseille sans rupture de charge, seraient certainement un moyen d'accroître dans le centre de l'Europe l'importance et l'influence de notre pays.

Nous avons montré, dans les pages qui précèdent, l'importance de la navigation intérieure dans notre pays par le passé, les progrès qu'elle a réalisés avec le temps. Nous avons vu comment elle s'est défendue contre un concurrent sérieux, le chemin de fer, et comment elle se maintient à côté de lui, non seulement sans faiblir, mais en progressant. Dotée de certaines améliorations, mieux reliée aux chemins de fer, et pourvue des voies nouvelles demandées par M. Audiffred, ou du moins des principales, elle serait un des moyens, comme nous le disions au début, de donner et de conserver à notre pays, le rang auquel sa merveilleuse situation géographique semble le prédestiner.

VU : *Le Président de la Thèse,*
CH. LYON-CAEN.

VU : *le Doyen,*
F. LARNAUDE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE	VII
AVANT-PROPOS.....	1
CHAPITRE I... Époque gallo-romaine	3
CHAPITRE II.. Moyen-âge	20
Seine	20
Loire	32
CHAPITRE III. Les canaux au xvi ^e siècle	53
CHAPITRE IV. Époque de Colbert	61
Canal du Languedoc	61
Édit du Roi pour la construction d'un canal de communication des deux mers, Océane et Méditerranée	85
Lettres patentes en interprétation de l'édit de construction du canal de communication des mers en Langue- doc	100
Lettres et instructions de Colbert rela- tives à la navigation intérieure	102
Arrêt du conseil pour consulter les tré- soriers de France à Aix sur un projet de canal depuis le Rhône, près Taras- con, jusqu'aux étangs de Berre et à la mer des Martigues	141

	Pages
CHAPITRE V... La navigation intérieure depuis la fin du xvii ^e siècle jusqu'à nos jours...	143
CHAPITRE VI. La question de la navigation intérieure à l'heure actuelle.....	151
Chemins de fer et voies navigables ..	151
Améliorations à réaliser	157
Raccordements avec les voies ferrées.	162
Extension du réseau.....	164


~~~~~  
PITHIVIERS. — IMP. DOMANGÉ ET C<sup>ie</sup>. — 7572  
~~~~~